Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Poſen außer in der Expedition dieſer Zeitung (Wilhelmſtr. 16) bei C. H. Ulrici & Co. Breiteſtraße 14, in Gneſen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streiſand, in Breslau bei Emil Kabath.

Poſener Zeitung.

Neunundſiebzigſter Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M. Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien bei G. L. Daube & Co. — Haaſenſtein & Vogler, — Rudolph Moſſe. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank."

Nr. 308.

Das Abonnement auf dieſes täglich drei Mal erſcheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Poſen 4½ Mark, für ganz Deutſchland 5 Mark 45 Pf. Beſtellungen nehmen alle Poſtanſtalten des deutſchen Reiches an.

Mittwoch, 3. Mai (Erſcheint täglich drei Mal.)

Inſerate 20 Pf. die ſechsgeſpaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, ſind an die Expedition zu ſenden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erſcheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Amtliches.

Berlin 2. Mai. Der König hat dem Bibliothekar Dr. Sybel an der königl. Bibliothek zu Berlin den k. Kr.-Ord. 3. Kl. verliehen, den bisherigen Religionslehrer am Gymnaſium zu Worms, Prediger Dr. Bender, zum ord. Profeſſor in der evangel.-theolog. Fakultät der Univerſität zu Bonn ernannt, und dem Rechtsanwalt und Notar Diedelt in Bleichrode den Charakter als Juſtizrath verliehen.

Am Gymnaſium in Neuſtettin iſt der ordentl. Lehrer Franz Reclam zum Oberlehrer befördert worden. Dem Organiſten Georg Gotthilf Böttcher zu Potsdam iſt das Prädikat „Muſikdirektor" beigelegt worden.

Vom Landtage.

46. Sitzung des Abgeordnetenhauſes.

Berlin, 2. Mai, 11 Uhr. Am Miniſtertiſche Camphauſen, Achenbach, Friedenthal, Miniſterialdirektor Weishaupt, Geh. Rath Brefeld u. A.; ſpäter Fürſt Bismarck, Graf zu Eulenburg, Falk.

Auf der Tagesordnung ſteht in erſter Linie die Vereidigung derjenigen Mitglieder des Hauſes, die den verfaſſungsmäßigen Eid noch nicht geleiſtet haben. Der Vertreter des zweiten ſchleswigſchen Wahlbezirks Abg. Laſſen hat an den Präſidenten ein Schreiben gerichtet, in welchem er erklärt, daß er mit Rückſicht auf Art. V. des prager Friedens, welcher die Rückgabe einiger nordſchleswig'ſchen Diſtrikte an Dänemark vorbehalte, als Vertreter dieſer Bezirke den Eid auf die preußiſche Verfaſſung nicht unbedingt leiſten könne und deshalb ſein Mandat niederlege. — Nach erfolgter Vereidigung der Abgg. Cremer, Franz, v Czarlinski, v. Moszczenski, Virnich, Lange, Perger und Reincke geht das Haus zur dritten Berathung des Geſetzentwurfs betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und ſonſtigen Rechte des Staates an Eiſenbahnen auf das deutſche Reich über.

Zur Generaldebatte erhält zunächſt gegen die Vorlage das Wort

Abg. Hänel: Wir haben eine dreitägige, inhaltreiche Debatte gehabt und insbeſondere haben meine politiſchen Freunde mit großer Ausführlichkeit diejenigen Gründe entwickelt, welche gegen die Vorlage ſprechen. Ich werde mich deshalb heute damit begnügen können, das Bild, das meine politiſchen Freunde mit Bezug auf die Vorlage entworfen haben, an einigen Stellen zu retouchiren und hier und da einige hellere Lichter aufzuſetzen. Als Reſultat der bisherigen Debatte iſt zu konſtatiren, daß auch der eifrigſte Freund der Vorlage nicht wird b haupten können, daß durch den einſeitigen Uebergang preußiſcher Eiſenbahnen auf das Reich an irgend welchem Punkte das wirthſchaftliche Problem, welches uns im Eiſenbahnweſen geſtellt iſt, gelöſt ſei. Ja, anſtatt größere Klarheit zu erlangen über das Programm, wie den Mängeln des Eiſenbahnweſens in Deutſchland abzuhelfen ſei, ſind wir durch die Vorlage nur in viel größere Unklarheiten und Unbeſtimmtheiten hineingerathen. (Sehr war!) Die Frage, welches das beſte, das natürlichſte Tarifſyſtem ſei, wird durch dieſe Vorlage abſolut nicht berührt und Niemand hat es auch nur verſucht, uns Auskunft darüber zu geben. Auch über die Frage, wie wir zu einem Ineinandergreifen der Fahrpläne mit gleicher Erwägung der Intereſſen des durchgehenden wie des lokalen Verkehrs gelangen werden, haben alle Freunde der Vorlage ſich gründlich ausgeſchwiegen. Wenn alſo die Bevölkerung an unſerer Debatte die Erwartung geknüpft hat, daß ſie über dieſe Abhilfe der Mängel im Eiſenbahnweſen aufgeklärt werde, daß ſie ein Programm über die künftige Verwaltung unſeres Eiſenbahnweſens erhalte, ſo iſt ſie vollkommen enttäuſcht worden. (Sehr richtig! links.) Der Miniſter Achenbach rief uns zu, wir möchten keine Beſorgniß vor den Wahlen haben; er hat damit allerdings ſeinerſeits dazu beigetragen, alle Beſorgniſſe, aber auch alle Hoffnungen, die ſich etwa rückſichtlich der Wahlen an dieſe Vorlage geknüpft haben, vollſtändig zu zerſtreuen. Die Erörterung der Frage hat vorzugsweiſe die politiſchen Geſichtspunkte ins Auge gefaßt und ſo werden Sie es mir nicht verdenken, wenn auch ich die wirthſchaftliche Seite der Frage dem gegebenen Beiſpiele folgend zurücktreten laſſe und mich weſentlich an die politiſche Seite der Frage halte. Die ganze Vorlage iſt unter der ehrwürdigen Firma der Stärkung des Reichs und der Reichsverfaſſung aufgetreten. Das nöthigt zur gründlichen Ueberlegung. Wenn aber irgend welcher Faktor im Reich oder im Einzelſtaat ſich einbildete, aus unſerem ablehnenden Votum eine Stütze dafür zu gewinnen, daß er Widerſtand leiſten könne gegen die Durchführung der Reichsverfaſſung, oder daß er Hinderniſſe daraus herleiten könnte für die Stärkung des Reichs, ſo würde er ſich, ſo viel dies meine Partei betrifft, nur eine ſchmähliche Enttäuſchung bereiten. (Links: Sehr richtig!) Niemand kann mehr als wir dafür eintreten, daß die Verfaſſung, Geſetz und Recht des Reiches energiſch durchgeführt werden. Wenn man aber vielfach behauptet hat, die Aufſichtsrechte des Reiches ſeien verfaſſungsmäßig dahin beſchränkt, daß ihm nur eine mittelbare Aufſicht zuſtehe, ſo leugne ich dies ſchlechterdings. Die Grenze beſteht verfaſſungsmäßig nur darin, daß die Aufſichtsrechte des deutſchen Reichs nur im Intereſſe des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung auszuüben ſind. Sie zeſſiren alſo lediglich in Bezug auf reine Lokalbahnen. Das Reich hat das Recht, die Grenzen der Aufſichtsrechte über die Privatbahnen abzumeſſen, ebenſo wie dies dem Einzelſtaate über die in ſeinem Gebiete befindlichen Bahnen frei ſteht. Weiter aber, behaupte ich, iſt das Reich verfaſſungsmäßig zur Aufſicht über die Staats-Bahnen berufen in dem nämlichen Maße, wie bis jetzt der Einzelſtaat zur Aufſicht über die Privatbahnen in ſeinem Gebiete berufen war. Hiernach wird über die politiſche Stellung unſerer Partei in dieſer Beziehung kein Zweifel mehr erhoben werden können. Es fragt ſich, ob der uns gemachte Vorſchlag der richtige Weg ſei, um die Durchführung der Reichsverfaſſung zu verbürgen, ob er nicht vielmehr nicht blos Intereſſen, ſondern auch Rechte des Reichs verletze. Und ich muß ſagen: das uns vorgeſchlagene Mittel widerſpricht der Reichsverfaſſung, der Grundkonſtitution unſeres Reichs. (Hört! links.) Der Reichskanzler hat zu meiner großen Freude ausdrücklich und im Gegenſatze zum Abg. Lasker anerkannt, daß um die preußiſchen Bahnen auf das Reich zu übertragen, eine vorgängige Ermächtigung durch den preußiſchen Landtag nicht nothwendig ſei, und hat auf ein Expropriationsgeſetz hi gedeutet. Ich gehe gar nicht ſo weit. Hier ſollen die preußiſchen Bahnen dem Eigenthum nach übertragen werden, das gebe ich zu. Allein wenn die Maßregel, wie behauptet wird, nothwendig, d. h. politiſch nothwendig, alſo die beſte, durchgreifendſte, ſicherſte Maßregel zur Durchführung der Reichsverfaſſung iſt, dann liegt die Ermächtigung zur Uebertragung in der Reichsverfaſſung ſelbſt, ſonſt wäre dieſe ein leeres Nichts. Wenn Sie alſo trotzdem noch eine Ermächtigung fordern, ſo ertheilen Sie nur eine Inſtruktion an die preußiſchen Mitglieder des Bundesrathes. Mit welchem Rechte, mit welchem Scheine der Billigkeit wollen Sie jedem anderen Staate denſelben Vorgang abſchneiden, ſei es für dieſe Eiſenbahnfrage, ſei es für eine andere wichtige Maßregel der Reichspolitik? Dies anerkennen, hieße doch die Politik des Reiches aus dem Zentrum in die Peripherie verlegen, den Bundesrath als organiſche Einrichtung vernichten, d. h. dem Reſultat nach den Reichstag auseinander reißen. Dies liegt auf der flachen Hand. (Ruf: Sehr flach!) Sehr flach ſagen Sie; glauben Sie, wenn hier die Majorität des preußiſchen Landtages, wenn die Majorität der Volksvertretungen in den verſchiedenen Staaten ſich einander gegenüber ſtehen, daß Sie auf die Länge der Zeit den Reichstag zu etwas Anderem machen können, als zum Spiegelbild der einzelnen Volksvertretung? Sie treiben einen gefährlichen Keil in den Organismus unſeres Reiches hinein. (Sehr richtig!) Wenn wir hier die wichtige Grenze nicht feſthalten in Zeiten der Ruhe und normalen Entwickelung, dann können uns aus einer Verrückung dieſer Grenzen in entſcheidenden Kriſen, ſeien es innere oder äußere, die ſchlimmſten Folgen erwachſen und das, wovon Sie glauben, daß es zu einer Stärkung des Reiches führe, kann in dem ſchließlichen Reſultat zur äußerſten Schwächung und zur gänzlichen Zerrüttung deſſelben führen. (Widerſpruch und Zuſtimmung.) Der Abg. Lasker ſagte, die Vorlage ſei nur ein erſter Schritt, das Reich werde Einſicht genug haben, auf dem Wege innezuhalten, wenn es erkennt, daß der Schritt gefährlich ſei. Ich halte dies für unrichtig, durch und durch unrichtig. Dieſer erſte Schritt muß mit Nothwendigkeit zu den anderen, weiteren Schritten führen, die in demſelben virtuell enthalten ſind. Es gilt dies zunächſt vom wirthſchaftlichen Standpunkte. Nach dem Erwerb der preuß. Bahnen werden die Reichsbahnen entweder eine Unterbilanz oder eine Ueberbilanz im Verhältniß zu dem Anlagekapital gewähren. Der letztere, bei weitem unwahrſcheinlichere Fall führt offenbar dazu, daß die Eiſenbahnen des Reiches denjenigen Staaten, die ihre Staatseiſenbahnen nicht abgetreten haben, eine höchſt unverdiente Surplus-Rente zuweiſen. In dem viel wahrſcheinlicheren Fall einer Unterbilanz aber werden die Staaten, welche die Laſt ihres eigenen Eiſenbahnweſens zu tragen haben, außerdem aber noch die Laſt der Reichseiſenbahnen für ihren Theil mit übernehmen müſſen. Das iſt aber ein Zuſtand, der als harte Unbilligkeit empfunden werden wird. Noch viel ſtärker treten dieſe Mißſtände hervor, wenn Sie ſich an den ferneren Ausbau des Reichseiſenbahnſyſtems wagen wollen. Wir wiſſen ja, daß das preuß. Bahnſyſtem, Privatbahnen und Staatsbahnen zuſammengerechnet, weitaus nicht die Ausbildung erlangt hat, wie die Eiſenbahnen aller übrigen bedeutenderen Staaten. Jede neue Anlage alſo wird nothwendig eine Bevorzugung der preußiſchen, der nordöſtlichen Grenzgebiete ſein. So viel iſt klar: Von dieſem einfachen, wirthſchaftlichen Geſichtspunkte muß die ganze Vorlage dahin führen, auch ſämmtliche übrigen Staatsbahnen in Deutſchland auf das Reich zu übertragen, oder Sie kommen zu einem Syſtem der Abrechnungen, welches der Natur und der Würde eines Reiches, wie es das deutſche iſt, ſchlechterdings widerſpricht. Dies iſt die wirthſchaftliche Seite. Ich behaupte aber, Sie werden zu den folgenden Schritten auch aus politiſchen Rückſichten gedrängt. Man ſagt uns durch Uebertragung der preußiſchen Staatsbahnen an das Reich werde die Reichsverfaſſung erfüllt. Wie weit denn aber? Doch nur ſo weit, als der Einfluß dieſer preußiſchen Bahnen reichen wird Wollen Sie die Ausführung der Reichsverfaſſung nur in einem beſchränkten Gebiet innerhalb Deutſchlands? Wollen Sie etwa ein Deutſchland konſtruiren, wonach der eine Theil von Deutſchland eine ausgeführte Reichsverfaſſung, der andere Theil aber das Reſervatrecht hat, die Verfaſſung nicht auszuführen? (Sehr richtig! links) Das werden Sie, das können Sie nicht wollen, und deshalb eben müſſen Sie weiter ſchreiten. Man hat auf die Analogie des Zollvereins hingewieſen. Herr Richter hat Ihnen nachgewieſen, daß die Parallele in wirthſchaftlicher Beziehung durchaus nicht zutrifft, ja, daß die Tendenz, die jetzt nach dem Reichseiſenbahnſyſtem hin drängt, in einem ſchneidenden Gegenſatze ſteht zu der wirthſchaftlichen Tendenz, welche der Zollverein ſchuf. Aber leider hat politiſch die Uebertragung der deutſchen Eiſenbahnen an das Reich eine ſehr pernitiöſe Aehnlichkeit mit der Entwickelung des Zollvereins. Auch in der Bundesverfaſſung ſtand es, daß der Bund für den Handel, für den Verkehr und für die Schifffahrt in Deutſchland zu ſorgen habe. Der Bund war nicht mächtig genug, um dieſen Artikel ſeiner Verfaſſung auszuführen. Da war es Preußen, welches einen Gegenbund im Bunde gründete, welches in der That durch ſeine Vereinbarung, d. h. in partikulariſtiſcher Weiſe das ausführte, was der Bund um ſeiner Schwäche willen nicht ausführen konnte. Wollen Sie jetzt etwa eine Analogie zu dieſem Vorgange, jetzt, wo wir die ſchönſten Hoffnungen auf unſer deutſches Reich und ſeine Entwickelung geſetzt haben, wollen Sie jetzt bereits anfangen mit der Konſtruktion eines Gegenbundes? Wollen Sie damit anfangen, nur in einzelnen Theilen die Reichsverfaſſung auszuführen und in anderen nicht? (Unruhe.) Ich traue Ihnen das ja abſolut nicht zu, Gott bewahre mich davor; aber ich zeige Ihnen nur, wohin Sie geführt werden. Sie haben nur zwei Wege. Sie gebrauchen entweder die vom Reiche übernommenen preußiſchen Staatsbahnen zum Zweck eines Machtmittels, Sie wollen im faktiſchen Wege durchführen, was die Reichsverfaſſung im geſetzlichen Wege durchgeführt wiſſen will, Sie wollen durch ihren thatſächlichen Einfluß die geſetzlichen Anſichtsrechte erſetzen. Das aber kann ich weder rechtlich noch politiſch rechtfertigen; denn das iſt ein Schleichweg, den das deutſche Reich nicht gehen darf (Oh! Oh!) Ja, meine Herren, wenn Sie dieſen Weg nicht einſchlagen können, und ich habe das volle Vertrauen zu Ihnen, auch nicht einſchlagen wollen, ſo müſſen Sie trotz Ihrer Vorlage die Reichsverfaſſung mit geſetzlichen Mitteln durchführen, d. h. Sie brauchen das Eiſenbahngeſetz, deſſen Herſtellung Sie für nicht möglich halten. Die Vorlage hat für mich eine Art pathologiſches Intereſſe. Es iſt nämlich das erſte Zugeſtändniß, daß wir in Bezug auf die Organiſation unſeres Reiches uns in einer Kriſis befinden. Es iſt das Wort eines hervorragenden Abgeordneten, daß die Reichsverfaſſung auf den Leib des Staatsmannes zugeſchnitten ſei, der an oberſter Stelle dirigirt. Das Wort hat ſich nur zu zeitig bewährt. Jetzt, wo nicht einmal der oberſte dirigirende Staatsmann, ſondern ein anderer, immerhin höchſt bedeutender Staatsmann von dem Schauplatz abgetreten iſt, zieht ſich durch das ganze deutſche Volk das Gefühl: hier war eine Perſönlichkeit, die zu ihrem Theile mehr als die organiſchen Einrichtungen des Reiches dazu beitrug, das Reich ſicher zu leiten, die gar nicht durch eine andere Perſon zu erſetzen, ſondern durch Inſtitutionen erſetzt werden muß. (Sehr richtig!) Unſer deutſches Reich iſt — ich nehme nur die Militärverfaſſung aus — leider nur darauf angelegt, eine Geſetzgebungsmaſchine im großen Styl zu ſein, in dem Augenblicke, wo ſie es verſucht, große Verwaltungen an ſich zu ziehen, mit eigenen Mitteln die ihr zugeſicherten Kompetenzen durchzuführen, ſtößt dieſer Organismus überall auf Mängel und Lücken. Mangelhaft iſt die geſammte Vertheilung der Verantwortlichkeiten, dieſe unnatürliche, ich möchte faſt ſagen, phraſenhafte Anhäufung der Verantwortlichkeit. Mangelhaft iſt durchaus die Stellung des Bundesraths. Lediglich auf legislatoriſche und kontrolirende Befugniſſe angelegt, haben wir ihn allmälig leider zu einer mitverwaltenden Körperſchaft anwachſen laſſen, der wir Regulativgewalten von unerhörtem Umfange zugebilligt haben. Ich ſage: in einem unerhörtem Umfange, weil dieſer Bundesrath ſeiner ganzen Natur nach die abſolute Unverantwortlichkeit repräſentirt. (Sehr richtig.) Der Abg. v. Schorlemer hat neulich mit Recht geſagt: unſere deutſche Reichsverfaſſung iſt nicht konſtitutionell genug, ſie iſt aber auch nicht monarchiſch genug. Wenn wir nicht dieſer unnatürlichen Ausdehnung des Bundesraths gegenüber ſtark die monarchiſche Ausbildung in unſerer Reichsverfaſſung betonen, werden wir das Reich nie in den Stand ſetzen, eine größere Verwaltung oder die eigene Durchführung ſeiner Kompetenz zu übernehmen. (Sehr richtig!) Mangelhaft vor allen Dingen iſt die fehlende Exekutivgewalt des Reiches. Wir ſind allmälig zu dem Märchen — das allerdings in einzelnen Artikeln ſeinen Grund hat — gelangt, als ob verfaſſungsmäßig das Reich zur Durchführung ſeiner Geſetze und ſeiner Verwaltung der Organe der Partikularſtaaten bedürfe. Meiner Meinung nach hat das Reich das unumſtößliche Recht, ſeine Kompetenz durch die eigenen Organe und Machtmittel durchzuführen. Auf dieſen Mangel iſt es wohl an der Zeit die Aufmerkſamkeit der Nation und aller wahren Patrioten zu lenken. Anſtatt deſſen verquicken Sie jetzt dieſe höchſte Aufgabe der Nation mit einer ebenſo ſchwerwiegenden wirthſchaftlichen Frage. Durch dieſe Verquickung verdunkeln Sie den eigentlichen Kernpunkt der Sache und anſtatt die Löſung der einzelnen wichtigen Fragen anzuſtreben und darauf die Kräfte der Nation zu konzentriren, verunreinigen Sie dieſe Kräfte durch Gegenſätze, die mit jenen höchſten Fragen nichts zu thun haben. Sie rufen die Gegenſätze zwiſchen den Anhängern des Staats- und Privatbahnſyſtems wach. Sie laſſen nicht einmal die Anhänger des Staatsbahnenſyſtems unter ſich einig, wie weit eine Konzentration auf das Reich, ſelbſt innerhalb ihres Syſtems, möglich ſei. Sie rufen auch die vollkommen berechtigte Empfindlichkeit der Einzelſtaaten wach; denn gerade auf dem Gebiete des Eiſenbahnweſens haben ſie außerordentliche Verdienſte. Sie rufen auch die Eiferſucht gegen Preußen wach, welches zweifellos die Direktion dieſes Eiſenbahnweſens haben wird, obgleich gerade die preußiſche Eiſenbahnpolitik von Jahrzent zu Jahrzent ſchwankte und nicht muſtergiltig war. Dadurch aber verſchieben Sie den Kernpunkt der Sache und treiben eine falſche Strategie; denn auch in der Politik gilt der alte ſtrategiſche Satz, daß man ſich ein einfaches Ziel ſuche und es mit den einfachſten und klarſten Mitteln zu erreichen beſtrebt ſei. Sie verſtoßen gegen dieſe politiſche Maxime, und darum muß ich ſagen: aus maßgebenden Geſichtspunkten der Reichspolitik bin ich ein entſchiedener Gegner dieſes Projekts. Wenn Sie nun ſagen, daß meine Rede in den Reichstag gehört, ſo muß ich dies zugeſtehen. Wo liegt aber die Schuld daran? Sie ſind es (zu den Nationalliberalen gewandt). Die Regierung hat uns mit ihrer Vorlage vor die Alternative geſtellt, entweder eine ſolche Rede hier zu halten oder aber politiſche Heuchelei zu treiben. (Sehr wahr!) Zu dem Letzteren können wir, wie Sie alle wiſſen, uns nicht verſtehen. Meine Partei iſt darauf geſtellt, ſie ſteht und fällt damit, daß ſie die Wahrheit zu jeder Stunde ſagt und ſie nicht verleugnet, um der politiſchen Konvenienz oder um Willen der Konvenienz gegen eine Perſon. (Bewegung.) Deshalb habe ich die Rede halten müſſen, wie ich ſie gehalten habe. Deshalb wird meine Partei auch heute im Intereſſe des Reichs und der Stärkung der Reichsgewalt an dem Votum der zweiten Leſung feſthalten. (Beifall, Ziſchen.)

Abg. v. Sybel: Der Abg. Hänel hat ſeine Rede mit dem Satze begonnen, er habe von den Vertheidigern der Vorlage ſchlechterdings gar nichts zum Beweiſe für den weſentlichen Satz der Vorlage gehört, daß durch die Uebertragung der preußiſchen Bahnen auf das Reich die großen ökonomiſchen Probleme der Eiſenbahnpolitik ihrer Löſung näher gerückt werden. Er ſcheint dabei weſentlich die Rede meines Kollegen, des Abg. Laskers, im Auge zu haben, die im Weſentlichen auf die politiſchen Geſichtspunkte Gewicht legte, aber er läßt die anderen Reden völlig unberückſichtigt, wie die meines Kollegen Hammacher und des Fürſten Bismarck ſelbſt, der ausdrücklich den rein wirthſchaftlichen Charakter des Geſetzes betonte. Wenn auch wir auf die politiſche Seite der Angelegenheit eingegangen ſind, ſo ſind wir nur durch unſere Gegner dazu veranlaßt worden, die mit Ausnahme des Abg. Hänel ſich ſo wenig mit dem eigentlichen Inhalt des Geſetzes befaßt haben, daß ich, wenn ich ein Feind der Vorlage geweſen wäre, aus der gänzlichen Abweſenheit gegneriſcher Argumente ein entſchiedener Freund derſelben hätte werden müſſen. (Gelächter und Widerſpruch). Man hat ſtets die Frage, um die es ſich hier handelt, die Uebertragung der preußiſchen Staatsbahnen an das Reich mit der einer völligen Expropriation aller deutſchen Bahnen verwechſelt, und man iſt immer auf mehr oder weniger künſtlichen Umwegen auf dieſes Ziel hinausgekommen. Der Abg. Hänel hält dies für eine Konſequenz der Vorlage, Herr von Schorlemer erklärt, daß die Motive zu derſelben wie die Fauſt auf's Auge paßten, Herr Reichenſperger ſagt, die Motive ſchienen einen andern Autor zu haben als die Vorlage ſelbſt; und das letzte Wort iſt dann immer: aus den Motiven iſt zu ſchließen, daß — wie Herr Kollege von Schorlemer ſagt! on revient toujours a ses premiers amours — daß das Projekt ſchließlich auf die Expropriation aller deutſchen Bahnen hinauskommt. Halten wir uns doch einfach an die Vorlage und ziehen wir nicht willkürliche Konſequenzen, von denen ſich ihre Urheber, ſoweit es Motive und Text zeigen, nichts haben träumen laſſen. Die Motive entwickeln einen vollſtändig logiſchen Gedanken: in unſerm Eiſenbahnſyſtem müſſen die Organe der öffenttichen Gewalt eine ſtärkere Bedeutung und Wirkſamkeit als bisher erhalten, dieſe Wirkſamkeit aber iſt nur möglich durch Etablirung eines konkurrirenden Staatsbahnſyſtems, und dieſes wird am zweckmäßigſten nicht in der Hand des preuß. Staates, ſondern des deutſchen Reiches liegen. Der Kollege Virchow hat die Tarifnoth kurzweg abgefertigt mit dem ungeduldigen Ausrufe: „Dieſe ewigen Klagen über Differentialtarife!" Auf ſolche Art kommt man über eine große, ganz Deutſchland erfüllende Landeskalamität nicht hinweg, über deren koloſſalen Umfang uns der Handelsminiſter in der ausführlichſten Weiſe unterrichtet hat. Man erledigt ſie auch nicht mit der Erörterung, daß die Ausführung, der Staat müſſe hier in das Tarifweſen regulirend eingreifen, eine ſozialiſtiſche ſei. In Bezug auf dieſen letzteren Punkt erlaube ich mir gerade die Herren der Fortſchrittspartei an das alte Wort zu erinnern: „Wer im Glashauſe ſitzt, ſoll nicht mit Steinen werfen." Der in Deutſchland wirkſamſte Apoſtel des Sozialismus, Laſſalle, hat ſeine ganze politiſche Weisheit für ſeine Partei in das eine Wort zuſammengefaßt: erobert euch das gleiche allgemeine Stimmrecht, und ihr werdet den Sieg und die Herrſchaft erobert haben! Und Sie, die in unſeren ſtädtiſchen Haushalt dieſe Waffe des Sozialismus einſchmuggeln wollen, erklären es für ſozialiſtiſch, wenn man einzelne Bedürfniſſe in der Eiſenbahnfrage von Reichswegen befriedigen will. (Große Unruhe

und lebhafte Unterbrechung.) Sie rufen mir entgegen, daß der Fürst Bismarck in die Reichsverfaſſung das allgemeine Stimmrecht hineingebracht hat. Das weiß ich wohl und freue mich, daß ich bei den damaligen Verhandlungen zu den wenigen Opponenten dagegen gehörte; das Alles thut aber meinem Worte keinen Eintrag. Wer ſich für gleiches allgemeines Stimmrecht und deſſen Ausdehnung intereſſirt, der ſollte andere dritte Perſonen nicht ſozialiſtiſcher Tendenzen bezichtigen, die eine äußerſt nothwendig und nirgends über legitime Staatsrechte hinausgehende Sorge für eine Ausgleichung im Staatseiſenbahntarifweſen haben. Ich will nicht auf das Tarifweſen näher eingehen; ich mache aber nur auf den ſchreienden Umſtand aufmerkſam, daß manche langen Bahnſtrecken billiger befördern als kurze Strecken, ſo daß z. B. die lothringiſchen Eiſenwerke nach München und Karlsruhe hin nicht in Konkurrenz treten können mit franzöſiſchen, die doch auf weiteren Bahnſtrecken befördern müſſen. Es denkt wohl Niemand unter uns daran, die Differentialtarife völlig abzuſchaffen, aber ſtatt des bei Privateiſenbahnen vorwaltenden Prinzips der möglichſten Höhe der Tarife muß das der möglichſten Billigkeit treten, und das kann von den Privaten nicht durchgeführt werden, hier muß der Staat eintreten. Wie ſoll nun dies geſchehen? Durch Geſetze iſt es nicht möglich, denn jede Privatgeſellſchaft hat ihre Konzeſſionsurkunde, und jede ihre kleineren oder größeren Privatrechte. Eine Aufhebung dieſer würde nur durch ein gründliches Expropiationsverfahren möglich ſein, an das glücklicherweiſe die Regierung nicht denkt. Es bleibt daher einzig der Weg offen, daß der Staat ſelbſt als wirklicher Konkurrent auftritt, damit wir auf dieſe Weiſe ein Syſtem gewinnen, was wir in Wahrheit bisher noch nicht gehabt haben, das gemiſchte Syſtem an Stelle deſſen wir bisher nur ein zerbröckeltes zuſammengemengtes hatten. Die Motive entwickeln nach meiner Auffaſſung in dieſer Beziehung einen ganz richtigen Gedanken: „das Reich ſoll die Staatsbahnen übernehmen, das Staatsbahnnetz durch Ankauf möglichſt erweitern und ſo in wirkſame Konkurrenz treten, damit es durch ſeinen einheitlichen, rationellen Tarif die Privatbahnen zwingt, ebenfalls denſelben zu akzeptiren. Im Laufe der Diskuſſion hat man vielfach die Gewißheit einer durch dieſes Geſetz herbeizuführenden Reform des Eiſenbahnweſens angezweifelt, mit dem Hinweis auf die jetzt ſchon beſtehenden Staatsbahnen und deren vielfach ſchlechte Verwaltung, und man hat dabei mit dem Kalbe des Vereins der Privateiſenbahngeſellſchaften gepflügt. Die vielfach zitirte Broſchüre derſelben hat nur den einen Fehler, daß die entſcheidenden Thatſachen, auf die ſie ſich ſtützt, unwahr ſind, und ein Jeder, welcher ſich dieſelben als Beweis ſeiner Behauptungen zu eigen gemacht hat, befindet ſich in der unglücklichen Lage, mit Waffen zu fechten, welche bei dem erſten Gegenſtreich zerbrechen müſſen. Wenn z. B. behauptet worden iſt, daß die Verwaltung der Staatsbahnen um 10 Prozent theurer ſei, als die der Privatbahnen, ſo hat man bei den letzteren nur die Ausgaben des reinen Bahnbetriebs in Rechnung gezogen, bei den erſteren dagegen auch die Ausgaben für Ameliorationen und Neubeſchaffung von Materialien. Der Miniſter Achenbach hat dies auch ſchon richtig gekennzeichnet, ebenſo wie die Behauptung, daß durch die Schuld der preußiſchen Regierung eine Tariferhöhung um 20 Prozent ſtattgefunden habe. Auf der braunſchweiger Konferenz verſuchte man einen einheitlichen Tarif aufzuſtellen; aber trotz aller Bemühungen der Regierungen erklärte ſich nur eine ſchwache Majorität hierfür, und auch dieſe nur unter der Reſerve, nach Gelegenheit und Umſtänden eine zeitweilige Aenderung, d. h. Erneuerung des alten Unweſens eintreten zu laſſen. Es fehlt nicht an gutem Willen, aber es iſt dies nur eine nothwendige Konſequenz unſeres verzwickten Zuſtandes, unſeres zerbröckelten Bahnſyſtems, bei deſſen Fortdauer niemals die Nation aus der Kalamität herauskommen wird. Die uns hier vorliegende Frage iſt eine rein wirthſchaftliche, ſie iſt nur durch die partikulariſtiſchen Gegner zu einer politiſchen aufgebauſcht worden. Wenn Abg. Hänel vorhin von einer Kriſis der Reichsverfaſſung ſprach, ſo iſt dieſelbe nicht erſt jetzt, vielleicht durch das Ausſcheiden des Miniſters Delbrück, herbeigeführt, ſondern ſie beruht auf den partikulariſtiſchen Sonderbeſtrebungen während der letzten ſechs Friedensjahre, welche den Deutſchen ſo auszeichnen, daß man zwiſchen ihm und dem Franzoſen den Unterſchied gemacht hat, daß dieſer ſtets, jener aber nur in einzelnen erregten Momenten patriotiſch iſt. Dieſe Vorlage ſoll nun ein tiefer Schnitt in das alte Geſchwür ſein, und damit der erſte Schritt zur Heilung. Der Abg. Hänel wünſcht hierfür ein Eiſenbahngeſetz, betont aber ſofort, daß auch dies beſſer hinausgeſchoben bliebe bis zu einer Reviſion der Verfaſſung im unitariſchen Sinne; aber ich fürchte, daß, wenn alle ſonſtigen, die Nation peinigenden Uebelſtände hierauf warten ſollen, wir die Sache ad calendas graecas vertagen. Man ſoll die Ziele nicht ſuchen, wie Herr Hänel ſagt, ſondern ſie in den ſich darbietenden Zuſtänden und Gelegenheiten finden. Wenn nun Herr Hänel alle Eigenſchaften eines Legislators nach Jean Jacques Rouſſeau in ſich vereinigte, wenn er neben ſeiner Weisheit und Kenntniß auch die volle Macht hätte, ſo würde ich ſeinen Vorſchlag in Bezug auf ein Eiſenbahngeſetz akzeptiren; ſo aber, wie die Sache liegt, hat der Bundesrath und der vielköpfige Reichstag hierüber zu entſcheiden und die Majorität des erſteren hat ausdrücklich das Recht einer unmittelbaren Aufſicht durch das Reich verneint. Aber ſelbſt wenn dieſe Frage bejaht würde, ſo behaupte ich, daß bei den jetzigen Zuſtänden die Vorlage für die Partikularſtaaten ungleich günſtiger iſt, als ein deutſches Reichseiſenbahngeſetz, mit anderen Worten, daß das Syſtem dieſer Vorlage ſehr viel größere Chancen hat, auf glimpflichem Wege die Zuſtimmung der Reichsbehörden zu gewinnen, als ein wirkſames Reichseiſenbahngeſetz. Mit dieſem würde das Reich über alles entſcheiden, wodurch eine Bahn Werth bekommt und dem Partikularſtaat bliebe nur die nuda proprietas mit der möglichen Ausſicht, am Jahresſchluſſe eine Dividende zu bekommen, und mit der ebenſo möglichen Ausſicht, am Jahresſchluß ein Defizit ſaldiren zu müſſen, ohne irgend ein Mittel zu haben, wenn man meint, das Defizit ſei durch verkehrte Reichsbefehle hervorgerufen, dagegen aufzukommen. Ein ſolches Syſtem könnte man eine Expropriation ohne Entſchädigung nennen. Wenn dagegen nach der Vorlage die Reichsgewalt einen große durchgehende Linien umfaſſenden Bahnkomplex für ſich beſitzt, ſo beſchränkt ſie ihre unmittelbare Thätigkeit auf ihre eigenen Bahnen, und läßt die ſonſtigen Staatsbahnen ebenfalls unangefochten in ihrer Thätigkeit, und wenn die Konkurrenz der Reichsbahnen dann einen anderen Staat beſtimmt, ebenfalls ſeine Bahnen dem Reich abzutreten, dann haben wir eine Expropriation mit Entſchädigung. Man braucht die Frage nur zu ſtellen, ſo iſt die Antwort von ſelbſt gegeben: das Syſtem der Vorlage iſt milder und deshalb eher durchzuſetzen, als ein in der That wirkſames Reichseiſenbahngeſetz. Nach alle dem kann ich Sie nur bitten, in der dritten Leſung, wie es in der zweiten geſchehen iſt, der Vorlage mit möglichſt großer Majorität die Zuſtimmung zu ertheilen. Wenn dann das Reich dieſen glimpflichen und friedlichen Weg zu betreten verſchmäht, dann wird Preußen wenigſtens innerhalb ſeines Staatsgebietes im Sinne der Motive dieſer Vorlage zu handeln ſtreben, dann wird ohne irgend welche Schleichwege, ohne irgend welche verdeckte Gewaltſamkeit die Natur der Dinge dahin führen, daß die hier etablirte preußiſche Konkurrenz die übrigen innerhalb des preußiſchen Machtgebietes liegenden Staaten zwingen wird, ſehr bald heranzukommen und ihrerſeits die Hand zum Frieden zu bieten. Dann wird aber ſchwerlich dieſer Eiſenbahnfriede ſo wohlfeilen Kaufes zu haben ſein, wie jetzt dem Reiche ange muthet wird. Ich wünſche, daß die Loſung unſerer Zukunft heißen möge: Preußen wie alle anderen Staaten gehen in Deutſchland auf. Aber die Verwerfung dieſer Vorlage im Reiche würde umgekehrt heißen: Deutſchland wird in Preußen aufgehen. (Beifall.)

Abg. Windthorſt: Ich konſtatire zunächſt die Schnelligkeit in der Behandlung der Vorlage hier im Hauſe und werde ſeiner Zeit, wenn im Reichstag ein großes Gewicht auf das Votum dieſes Hauſes gelegt werden wird, es wieder thun, denn ohne Zweifel wird vom Dönhofsplatz bis zur Leipzigerſtraße unſer Beſchluß ungeheuer an Bedeutung gewinnen. Die „National-Zeitung" ſagt in ihrer Nummer vom 31. März, der am 1. April beginnende Lebensabſchnitt des Fürſten Bismarck beginne mit einer der größten, der umfangreichſten Unternehmungen, die ſein politiſches Wirken aufzuweiſen habe, das ſchon ſo Großes für „ſein" Volk geleiſtet habe, hören Sie wohl: „ſein" Volk; ſo weit ſind wir ſchon gekommen. (Heiterkeit.) Das klingt nicht ſo unbedeutend von der Vorlage, wie die Abgeordneten Lasker und Sybel es uns vorgeſtellt haben. Einem ſüddeutſchen Kollegen ſchickte ich auf ſeine Anfrage, was aus der Vorlage werden würde, dieſen Ausſchnitt aus der „Nationalzeitung" und ſchrieb dabei: hier haben Sie die Antwort: „Wenns an Erobern geht, ſind die Alt- und Neupreußen immer dabei; diesmal werden die hannoverſchen und heſſiſchen Neupreußen die Avantgarde führen; nachdem ſie erobert ſind, wünſchen ſie, auch einmal ſelbſt zu erobern. Für die Rechtsbegründung wird ſchon der Abg. Lasker ſorgen, Eure Eiſenbahnen werden mit oder ohne Rechtsgrund geſpeiſt werden." (Heiterkeit.) Für unbedeutende Vorlagen pflegt der Herr Reichskanzler nicht ſo ſehr, wie er es diesmal gethan, ins Geſchirr zu geben, pflegen ſich die Miniſter nicht der Reihe nach ſo zu echauffiren. Man muß ſich wundern, daß nicht auch noch der Miniſter des Innern von dem Geſichtspunkt der Polizei aus und der Kultusminiſter vom Standpunkte des Kulturkampfes für die Vorlage geſprochen haben. (In dieſem Moment tritt unter großer Heiterkeit des Hauſes der Kultusminiſter in das Haus ein.) Nun, m. H., was nicht iſt, kann noch werden! Ich opponire dieſer Vorlage zunächſt die exceptio libelli obscuri. Wenn ich nach Durchleſung ſämmtlicher Reden ſagen ſoll, was die Vorlage eigentlich ſagen will, ſo muß ich ſagen, ich kann es nicht entdecken. Das liegt aber natürlich an mir (Heiterkeit). Zu den mit abzutretenden „im Bau begriffenen" Bahnen gehören nach den Motiven auch die noch nicht begonnenen, für die aber die Vorarbeiten gemacht ſind; andererſeits ſoll die Entſchädigung unter Zugrundelegung des Baukapitals beſtimmt werden; wie iſt dies zu vereinigen? Das Staatsaufſichtsrecht über das Eiſenbahnweſen ſoll an das Reich abgetreten werden, die Konzeſſions- und Expropriationsbefugniß aber den Einzelſtaaten verbleiben; wie will man ohne Aufſichtsrecht die Aufſicht über die konzeſſionirten Privatbahnen führen? Der Abgeordnete Lasker hat den Einwand der exceptio non rite formali progressus erhoben; er hat ausgeführt, das bisherige preußiſche Hoheitsrecht der Aufſicht könne nur durch Reichsgeſetz auf das Reich übergehen. Ein Reichsgeſetz, welches nur preußiſche Hoheitsrechte auf das Reich übertragen wollte, wäre nicht mehr ein Geſetz für das Reich, ſondern lediglich für Preußen und in Bezug auf Preußen. Glauben Sie, daß das Reich im Stande iſt, über Hoheitsrechte eines Staates beſondere Reichsgeſetze zu machen? Wenn das zuläſſig wäre, ſo ſähe es mit den Staaten, welche ſich das Uebelwollen der Reichsautoritäten zuzögen, ſehr bedenklich aus. Die heut eingebrachte Reſolution des Abg. Lasker hat anzugeben vermieden, in welcher Weiſe die Regierung den Uebergang der Hoheitsrechte Preußens auf das Reich herbeiführen ſoll; vielleicht ſind dem Kollegen über Nacht Dämmerungen von den eben gemachten Einwendungen aufgeſtiegen. Die finanzielle Wirkung der Vorlage iſt in den Motiven in keiner Weiſe klar gelegt worden, ebenſowenig hat ſie der Herr Finanzminiſter, wie man hätte erwarten können, berührt; es iſt wohl unterblieben, weil dieſe Darlegung zu einem günſtigen Reſultat nicht führen würden. Ohne die Wirkung auf unſere Staatsfinanzen zu kennen — vielleicht wird ſie uns heut noch der Herr Finanzminiſter oder Herr Miquel darſtellen — können wir die Einwilligung zu dem Verkauf nicht geben; ich würde glauben, ein Schwindler zu werden (Gelächter). Ebenſowenig iſt ein Wort darüber geſagt, wie man ſich die Organiſation des Eiſenbahnweſens nach der Abtretung der preußiſchen Eiſenbahnen denkt. Soll die Aufſicht durch preußiſche oder durch direkt vom Reich ernannte Organe ausgeübt werden? Wenn nicht die „Preußiſchen Jahrbücher" offiziell ſind, wiſſen wir darüber gar nichts; wie aber die Herren von den „Preußiſchen Jahrbüchern" den Salat zurechtzumachen verſtehen, wiſſen wir auch (Heiterkeit). Der Abg. Miquel hat in ſeinen Reiſepredigten geſagt, man ſolle nicht ängſtlich ſein, man mache ja in Preußen allgemein in Dezentraliſation, dieſe werde auch hier Platz greifen. Ja, m. H., das iſt eine ſchöne Dezentraliſation. Ich komme auf die Bedürfnißfrage. Man hat ſolche Schilderungen von dem Zuſtande der deutſchen Eiſenbahnen gemacht, daß ich mich gefragt habe, ob ich in Deutſchland lebe, denn meine Wahrnehmungen entſprechen dieſen Gebilden abſolut nicht. Dieſe Schilderungen ſind übertrieben, ſind tendenziös. Auch halte ich den Handelsminiſter und das Reichseiſenbahnamt nicht für ſo unfähig, wie ſie geſchildert worden ſind, anſcheinend unter Zuſtimmung des Handelsminiſters (Heiterkeit); das war ein großes Opfer von ihm für das Reich. Selbſt die Verwaltung des Grafen Itzenplitz war beſſer, als wie ſie jetzt ſcheint. Ich erinnere mich noch des mir bis dahin ungewohnten donnernden Applauſes, welchen dieſer alte Herr fand, wenn er ſagte: Eiſenbahnen, Eiſenbahnen, ſo viel wie möglich! Die beſtimmenden Perſonen werden auch nach der Uebertragung dieſelben bleiben, vielleicht heißt Achenbach dann Maybach (Heiterkeit), aber daß Maybach etwas anderes kann als Achenbach, davon habe ich — er war längere Zeit in Hannover — nichts gemerkt (Heiterkeit). Die Tariffrage kann durch richtigen Gebrauch der freien Vereinbarung unter den Eiſenbahnen auch ohne dieſe Maßregel gelöſt werden. Viele haben für die Vorlage geſtimmt, weil ſie ſagen, wir ſind für das Staatseiſenbahnſyſtem und dieſes wird durch die Vorlage geſtärkt; dabei hält man uns aber ſtets entgegen, wir ſollen uns nur an die Vorlage halten. Was in den jetzigen Zuſtänden zu ändern iſt, kann auch ohne Hilfe des Reiches gemacht werden; warum ſoll das Reich das beſſer machen können? Herr Friedenthal hat nicht dargethan, daß ſeine Wünſche für die Landwirthſchaft nicht auch in Preußen und vielleicht noch raſcher erledigt werden können. Jedenfalls können die Sachen durch ein Eiſenbahngeſetz gemacht werden; die Nichtausführbarkeit deſſelben iſt mir durch nichts bewieſen worden. Man ſagt das deutſche Volk verlange es. Baiern, Würtemberg, Baden, Heſſen, ſelbſt Weimar haben ſich gagegen ausgeſprochen; gehören ſie nicht mehr zum deutſchen Volk, gehört die ſtarke Minorität in dieſem Hauſe, gehören wir nicht zum Volk? Es wären denn die, welche ſich Freunde Bismarcks nennen und durch ein Kopfnicken des Reichskanzlers neulich ein Patent darauf bekommen haben, das auserwählte Volk. (Heiterkeit.) Daß dieſes auserwählte Volk die Vorlage verlangt, haben wir gehört. Mir kam die Rede des Herrn Camphauſen vor, als ob er der Vorlage kühl bis ans Herz hinan gegenüberſtände, er ſagte, die Nothwendigkeit des Uebergangs der Bahnen ſei nicht nachgewieſen, aber die Wucht der Gründe des Reichskanzlers und des Herrn Achenbach beweiſe ſo ſehr die Nützlichkeit, daß er deshalb nicht widerſtehen könne; alſo nur nützlich ſoll die Maßregel ſein. Mir ſcheint, daß wir uns den anderen Staaten Deutſchlands aufdrängen, wie die Verkäufer am Mühlendamm (Heiterkeit). Der Abg. Lasker meinte, die bairiſchen Reſervatrechte würden nicht zu große Schwierigkeiten machen; ich möchte wiſſen, ob er ſich auf Informationen über die neueſte Reiſe des Grafen Holſtein nach Berlin ſtützt, denn ſeitdem iſt in den liberalen Kreiſen Baierns die Definition zu hören, die Herr Lasker und der Reichskanzler, auf Lasker geſtützt (Heiterkeit) gegeben haben. Man will Baiern beruhigen, man beſtrebt ſich, es von den übrigen widerſprechenden Staaten zu trennen, eine Verſuchung, die ich glaube nicht genug ſignaliſiren zu können. Es iſt eine Verſuchung, die für Baiern verhängnißvoll werden kann. Ob der zum Nachf. des Hrn. Delbrück beſtimmte Hr Hofmann die heſſiſche Stimme im Bundesrath mitbringt, weiß ich nicht; es giebt Leute, die es behaupten. (Heiterk.) Wir ſollen den übrigen Staaten ein Beiſpiel der Entſagung geben. Wenn der König von Preußen täglich ein Stück ſeiner Hoheitsrechte an das Reich abgiebt und die übrigen Fürſten und freien Städte ihm folgen, ſo gehen allerdings Preußen und die anderen Staaten in Deutſchland auf, der Unterſchied iſt nur der, daß der König von Preußen als deutſcher Kaiſer bleibt, die anderen aber aufgegangen bleiben. Der offizielle Geburtstag des Reichseiſenbahngedankens iſt der 24. November 1875. Damals hat der Abg. Sturm zuerſt die Fühler ausgeſtreckt. Der Gedanke iſt ſeitdem rieſenhaft gewachſen; man ſagt, deshalb ſei es ein geſundes Kind, es kann noch mehr wachſen. (Heiterkeit.) Als die Kleinſtaaten ſich gegen das Projekt ausſprachen, goß die offizielle Preſſe namentlich über Sachſen die volle Schale ihres Zornes aus. Man wollte urſprünglich alle Bahnen auf das Reich übertragen, Herr Camphauſen und andere widerſprachen, traten für ein gemiſchtes Syſtem ein, da zog man ſich auf die preußiſchen Bahnen zurück. Es iſt das aber nur ein fingirtes Manöver; nachdem die Feſtung nicht im Sturm genommen iſt, will man ſie in der Belagerung nehmen. Die ganze Sache iſt lediglich eine Machtfrage und deshalb hat der Reichskanzler ſie ganz beſonders erfaßt. Es wird durch den Erwerb des Eiſenbahnterritoriums den Einzelſtaaten ein nicht unbedeutender Theil ihres Territoriums genommen, der Beſitzer der Eiſenbahnen hat die ganze gewerbliche Bewegung in ſeiner Hand und iſt dadurch in der Lage, den Einzelſtaaten ihren wirthſchaftlichen Einfluß vollſtändig zu nehmen; kurz, es würde die Exiſtenz der Einzelſtaaten geradezu gefährdet. Nimmt man die Militärhoheit des Reiches, die Ausdehnung ſeiner Kompetenz auf das geſammte Zivilrecht, die Wirkung des Reichsbankgeſetzes als eine mächtige politiſche Waffe die Nichtbelehnung der öſterreichiſchen Werthe durch die Reichsbank iſt eine ſchöne Illuſtration des Dreikaiſerbündniſſes — hinzu, ſo muß man ſagen, die deutſchen Fürſten thäten wie die Fürſten von Hechingen und Sigmaringen gut, die Domänen in Sicherheit zu bringen. Es liegt aber auch eine ſchwere Bedrohung der Freiheit in der Vorlage. Glauben Sie an konſtitutionelle Freiheit in einem Militärſtaate? Glauben Sie, daß wir irgend eine konſtitutionelle Staatsform vertreten? Ich halte dieſen Appell an das Freiheitsgefühl nöthig, nicht für meine Partei, auch nicht für die Fortſchrittspartei und die Freikonſervativen, denn ſie ſind in heilſamer Geneſung begriffen, aber für die Nationalliberalen, denn ſie folgen blind dem Reichskanzler.

Abg. Löwe: Wirthſchaftliche und politiſche Gründe ſind für die Vorlage. Die gegenwärtigen Mißſtände können nur auf dieſem Wege beſeitigt werden und gerade zu ihm führen die politiſchen Gründe hin. Der Abg. Windthorſt hat ſich darüber beklagt, daß die Debatte ſich zu ſehr auf andere Gebiete ausgedehnt habe, ich meine, er hat dies zumeiſt ſelbſt gethan; und de rebus omnibus et quibusdam aliis geſprochen. Dagegen hat er die wirthſchaftlichen Gründe, die für die Vorlage ſprechen, nicht erkannt, ja er hat ſich gar nicht darum bekümmert. Alle die Klagen über den Zuſtand unſeres Eiſenbahnweſens, Tarife, Züge, Ausbeutung durch die Eiſenbahnen, wurden ſo groß, daß — il faut faire quelque chose, ſagen die Franzoſen — wenn ſie nicht wiſſen, wie ſie ſich helfen ſollen. Das Reichseiſenbahnamt, ſo ſehr man hier gegen daſſelbe klagte, hat doch die Mittel geſucht, hat Verſuche angeſtellt, Materialien zur Abhülfe geſammelt, und iſt zu dem Reſultate gekommen, daß nur der Weg, den die Vorlage wählt, der brauchbare iſt. Und Nichts ſcheint mir natürlicher, als daß gerade wir damit vorgehen. Der Finanzminiſter hat richtig und präziſe betont, Eiſenbahnen ſeien zur öffentlichen Wohlfahrt da. Dieſem Gedanken muß praktiſch Ausdruck gegeben werden. Iſt er etwa ein Gedanke, der nur bei uns herrſcht? Hat doch kürzlich Gladſtone ihn in England mit Entſchiedenheit vertreten. Man fürchtet eine Vernachläſſigung der Lokalbahnen. Gerade die Privatbahnen in England laſſen jede Rückſicht auf den Lokalverkehr außer Acht. Der Staat muß die Eiſenbahnen zwingen, mehr im Intereſſe des Volkes zu verwalten und in dieſem Sinne ſucht die Vorlage Abhülfe zu ſchaffen. Ich habe die Ueberzeugung, daß dies möglich iſt, ohne übertriebene Zentraliſation; gerade dieſe würde ſchwächer werden, je mehr der Staat die Bahnen in ſeiner Hand vereinigt. Ich bin nicht der Meinung, daß alle Bahnen erworben werden ſollen, und theile auch darin die Anſicht des Abg. Hänel: ohne Eiſenbahngeſetz kommen wir auch ſo nicht zu Ende. Aber wir bedürfen eines Griffes, um das Meſſer führen zu können. Die Frage liegt für uns Alle, die die Vorlage befürworten, darin, was iſt politiſch beſſer und weniger gefährlich: ein ſcharfes Eiſenbahngeſetz oder die Sicherung des Beſitzes von Bahnen für das Reich? Es iſt viel von der Gefahr einer Verſtimmung der Reichsbehörden geſprochen worden, glauben Sie nicht, daß die Gefahr größer und ernſter wäre, wenn eine Verſtimmung zwiſchen dem Reiche und Preußen einträte? Und denken Sie ſich das Verhältniß ſo leicht für die preußiſchen Beamten, wenn neben die preußiſche Verwaltung die Eiſenbahnverwaltung des Reichs tritt? Und wenn auch das preußiſche Miniſterium fügſam wäre, ob wohl die Privatbahnen dieſelbe Einſicht hätten? Ich bin überzeugt, dieſes Haus würde Seſſion für Seſſion von ihren Klagen widerhallen. Es iſt ganz in der Ordnung, daß das preußiſche Miniſterium ſich geſagt hat: Bleiben wir wenigſtens aus dem Spiele, wir wollen lieber die Sache ganz abgeben, als daß, wenn die jetzigen Zuſtände, der jetzige Nimbus vergangen, eine Reibung zwiſchen Preußen und dem Reiche eintrete. Gefahren für das Reich, für die Volksfreiheit, Stärkung der Bureaukratie! Wer ſo ſpricht, hat niemals das Wirken einer Bureaukratie beobachtet. Die Bureaukratie iſt nur dann wirkſam, wenn die Zweige der verſchiedenen Bureaukratien gleichmäßig in einander greifen. Auch im Bundesrathe vertreten die Einzelſtaaten mehr den Standpunkt ihres Landes als des Reiches. Ich fürchte alſo eine Zentraliſation nicht. Die Klage verſtehe ich nicht, daß künftig der Bau von Lokalbahnen vernachläſſigt werden würde. Ich bin der Meinung, daß es ſehr empfehlenswerth wäre, ein Geſetz über den Bau von Lokalbahnen zu ſchaffen. Dann können wir den Eiſenbahnbau dem Reiche ruhig überlaſſen. Neben den Lokalbahnen, glaube ich, wird der Staat auch den Kanalbau übernehmen müſſen. Die Natur der Verhältniſſe weiſt immer wieder auf dieſe Entwicklung hin. Die Schwierigkeit der Regelung des Koſtenpunktes iſt eine ſekundäre und nicht ſo groß, daß uns hier jeder Maßſtab fehlte. Wir kennen Einnahmen und Ausgaben und können auch die allgemeinen wirthſchaftlichen Verhältniſſe der Zukunft beurtheilen. — Kein Grund alſo ſpricht gegen, ein großer politiſcher Grund für die Annahme. Das Reich erhält damit einen Körper, während es jetzt nur einen Kopf hat.

Die Generaldiskuſſion wird hiermit geſchloſſen. In der Spezialberathung wird die Debatte über die §§ 1 und 2 vereinigt. Dieſelben lauten nach den Beſchlüſſen der zweiten Leſung:

§ 1. Die Staatsregierung iſt ermächtigt, mit dem deutſchen Reiche Verträge abzuſchließen, durch welche 1) die geſammten im Bau oder Betriebe befindlichen Staatseiſenbahnen nebſt allem Zubehör und allen hinſichtlich des Baues oder Betriebes von Staatseiſenbahnen beſtehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen angemeſſene Entſchädigung kaufweiſe dem deutſchen Reiche übertragen werden; 2) alle Befugniſſe des Staates bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in ſeinem Eigenthum ſtehenden Eiſenbahnen, ſei es, daß dieſelben auf Geſetz, Konzeſſion oder Vertrag beruhen, an das deutſche Reich übertragen werden; 3) im gleichen Umfange alle ſonſtigen dem Staate an Eiſenbahnen zuſtehenden Antheils- und anderweiten Vermögensrechte — gegen angemeſſene Entſchädigung — an das deutſche Reich abgetreten werden; 4) ebenſo alle Verpflichtungen des Staates bezüglich der nicht in ſeinem Eigenthum ſtehenden Eiſenbahnen vom deutſchen Reiche gegen angemeſſene Vergütung übernommen werden.

§ 2. Bezüglich der im § 1 unter 1, 3 und 4 erwähnten Vereinbarungen bleibt die Genehmigung der beiden Häuſer des Landtages vorbehalten.

Abg Lasker beantragt, in § 1. 1) In Nr. 2 die Worte: „ſei es, daß dieſelben auf Geſetz, Konzeſſion oder Vertrag beruhen" zu ſtreichen; 2) unter Annahme des § 1 folgende Reſolution zu faſſen: Die königliche Statsregierung aufzufordern, dahin zu wirken, daß, für den Fall der Uebertragung der preußiſchen Staatseiſenbahnen auf das Reich, gleichzeitig alle Eiſenbahn-Aufſichtsrechte des preußiſchen Staates von dem deutſchen Reiche übernommen werden.

Abg. Windthorſt (Bielefeld): Man glaubt heutzutage ebenſowenig an die Unfehlbarkeit gewiſſer Doktrinen wie an die beſtimmter Perſonen, zumal wenn wie hier, Vertreter derſelben wirthſchaftlichen Richtung, wie Camphauſen contra Achenbach, Hammacher contra Berger, Richter contra Lasker kämpfen. Vom volkswirthſchaftlichen Geſichtspunkte aus weiſen die Freunde der Vorlage auf die Mißſtände im Privateiſenbahnweſen, auf die Verſchiedenheit und Höhe der Tarife, auf die Planloſigkeit des Betriebes, auf die Zerbröckelung des Staatsbahnweſens hin, während ihre Gegner auf das ſegensreiche Wirken der Privatbahnen, während der letzten zwanzig Jahre in Preußen ſich berufen und ihre Furcht kundgeben, daß nach Annahme des Projektes die Verwaltung des geſammten deutſchen Eiſenbahnweſens in die Hand einer geheimräthlichen Bureaukratie gelegt wird. Wenn ein Abgeordneter die Rede des Miniſters Friedenthal, welcher die Beſeitigung aller Mißſtände von der Annahme der Vorlage und ihrer Konſequenzen erhofft, gehalten hätte, ſo wäre ſie ſicher einer ſehr ſcharfen Kritik unterworfen worden. Das Rechnen verſtehen doch unſere Landwirthe vortrefflich. Sie werden ſich gewiß die Frage vorlegen, ob der Vortheil, den ſie durch die Verwaltung der Bahnen von Reichswegen erwarten, größer ſein wird, als die Vermehrung der Steuern, welche ſie von dieſen Maßregeln zu erhoffen haben. Ferner

werden dieſelben ſicher auf die durch die Ausgabe von Rententiteln entſtehende Verſchiebung ihrer Kreditverhältniſſe ihre Aufmerkſamkeit richten. Ich muß geſtehen, daß die Gründe für und wider ſich ſchroff gegenüberſtehen, aber meiner Meinung nach ziemlich gleichwerthig ſind. Vom politiſchen Geſichtspunkte aus betonen die Freunde der Vorlage die Nothwendigkeit, die betreffenden Beſtimmungen der Reichsverfaſſung auszuführen, während ihre Gegner hervorheben, daß durch die Annahme der Vorlage die inneren Gegenſätze im Reiche nur geſchärft werden würden. Ich bin zwar Zentraliſt im reinſten Sinne des Wortes, muß aber geſtehen, daß ich doch auch in Anbetracht der politiſchen Gründe für und wider noch zweifelhaft war, weil ſich alle Redner für die Vorlage mit Händen und Füßen dagegen ſträubten, daß hiermit der Gedanke der Erwerbung aller Bahnen durch das Reich ausgeſprochen werde. Und das wäre die einzige Grundlage, auf welcher ich die Frage bis zur gegenſeitigen Verſtändigung diskutiren könnte. Der Antrag Lasker hat zum Zweck eine Ausdehnung der Reichsgewalt, welcher ich zuſtimmen kann, doch kann man meiner Meinung nach denſelben Zweck erreichen, wenn man die Vorlage ablehnt und die Reſolution unter Streichung der bezüglichen Worte annimmt. Der Reichskanzler hat zur Zeit ohne Noth eine Frage aufgeworfen, welche volkswirthſchaftlich von entſcheidender Wirkung auf die Entwickelung der Nation ſein wird und es politiſch ſein kann. In Anbetracht dieſer Thatſache machen wir dem mächtigen Kanzler auch hier Oppoſition.

Abg. Lasker: Dem Abg. Hänel muß ich zunächſt perſönlich erwidern, daß ich keineswegs, wie er annahm, auf ſeine Ausführung die Zwiſchenbemerkung gemacht habe „ſehr flach!" Er hat nämlich einen Theil meiner Worte nicht gehört. Er ſagte am Schluſſe einer Ausführung: „das liegt auf der flachen Hand" und darauf bemerkte ich: „Die Hand muß aber ſehr flach ſein!" Dem Abg. Windthorſt ferner habe ich gleichfalls perſönlich zu erklären, daß mir Regierungsinformationen der Art, wie er ſie mir mit Erwähnung des Grafen Holſtein inſinuirte, völlig fremd ſind. Er ſollte mich genugſam kennen, um zu wiſſen, daß ich meine Wege ſelbſtändig zu gehen weiß. — Die Rede des Vorredners habe ich inſofern mit Freude begrüßt, als ich daraus die Hoffnung entnehme, daß, wenn auch heute noch ſeine Stimme uns verloren geht, er doch im Reichstage, wo der Plan ſeiner ganzen Bedeutung nach überſehen werden kann, ſeine Unterſtützung nicht verſagen kann. Es ſind mir im Laufe der ganzen Diskuſſion fortlaufend viele Irrthümer zugeſchrieben worden. Daraus, daß ich geſagt habe, man ſolle ſich an den Text der Vorlage halten, wird gefolgert, ich hätte geſagt, der Plan ſolle ſich nur auf die preußiſchen Staatsbahnen überhaupt beſchränken. Es iſt das letztere durchaus unrichtig. Ich habe vielmehr behauptet, daß es uns nicht gezieme dem Reiche ſeine Politik vorzuſchreiben, ſondern daß das Reich das alles weit beſſer wahrzunehmen weiß, und habe hinzugefügt, wir müſſen dem Reiche anheimſtellen, ob es ſein Eiſenbahnſyſtem nach derſelben Richtung weiter ausbauen wolle, oder ob es glauben wird, in der Mitte ſtehen bleiben zu müſſen und ſeine Beziehungen zu den übrigen Eiſenbahnen durch das Aufſichtsgeſetz zu ergänzen. — Meine heutigen Anträge ſollen zum Ausdruck bringen, auf welchem Wege die Aufſichtsrechte auf das Reich übertragen werden ſollen. Darüber können wir keinen Irrthum walten laſſen, daß, ſelbſt wenn auf dem Wege des Vertrages über die Aufſichtsrechte verhandelt werden ſollte, immer ſpäter ein Reichsgeſetz nothwendig ſein wird. Es iſt nur die Frage, ob ein Vertrag dazwiſchen geſchoben werden müſſe, und das ſcheint mir nicht zuläſſig zu ſein. Der Abg. Windthorſt (Meppen) hob hervor, daß wenn auf geſetzlichem Wege die Aufſichtsrechte übertragen würden: 1) ein Verfaſſungsgeſetz nothwendig ſei und 2) die Frage entſtände, ob das Reich überhaupt ein Geſetz für den Einzelſtaat machen könne. Die zweite Frage iſt bereits unzweifelhaft entſchieden. Ebenſo wie der preußiſche Staat unter allen Umſtänden für die einzelnen Provinzen Geſetze machen kann, ebenſo kann dies das Reich für die einzelnen Staaten. Ob aber ein Verfaſſungs-Geſetz nothwendig ſei, kann nur entſchieden werden nach dem Inhalt der Reichsverfaſſung ſelbſt, in welcher bereits die geſammte Aufſicht über das Eiſenbahnweſen als zur Kompetenz des Reiches gehörig feſtgeſtellt iſt. Ich empfehle Ihnen die Annahme meines Antrages mit der Reſolution.

Handelsminiſter Dr. Achenbach: Die Regierung hat gegen das Amendement Laskers nichts zu erinnern.

Die Debatte wird hierauf geſchloſſen und werden die beiden Paragraphen der Vorlage — § 1 mit dem Amendement Lasker — genehmigt. Demnächſt wird der Geſetzentwurf im Ganzen in namentlicher Abſtimmung mit 216 gegen 160 Stimmen angenommen. (Die Stellung der einzelnen Fraktionen iſt dieſelbe wie bei der namentlichen Abſtimmung der zweiten Berathung.) Endlich wird die Reſolution Lasker gleichfalls genehmigt.

Schluß 4¾ Uhr. Nächſte Sitzung Mittwoch 11 Uhr (Anträge Kapp [Kündigung des Acceſſionsvertrages mit Waldeck] und Dohrn [betreffend die Einrichtung von Nebelſignalen] und Petitionen.)

Brief- und Zeitungsberichte.

Berlin, 2. Mai.

— Wie der „Reichsanz." meldet, wird der Präſident des Reichskanzler-Amts, Staatsminiſter Dr. Delbrück während der Dauer ſeiner am 1. d. M. angetretenen vierwöchentlichen Beurlaubung in Angelegenheiten von Elſaß-Lothringen durch den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath und Direktor Herzog, in Reichs-Juſtiz-Angelegenheiten durch den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath und Direktor v. Amsberg, in allen anderen Reichs-Angelegenheiten durch den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath und Direktor Eck vertreten werden.

Lokales und Provinzielles.

Poſen 3. Mai.

— Wie es heißt hat der Unterrichts-Miniſter bereits von dem Provinzial-Schul-Kollegium zu Poſen Bericht über deſſen vorgeſtern mitgetheilte Verfügung verlangt. So meldet die „Voſſ. Z."

e. Geſtern wurde das Interims-Stadttheater unter Direktion der Herren Haack und Remath eröffnet. Das Publikum hatte ſich in anſehnlicher Zahl eingefunden. Die aufgeführte Poſſe „Die Reiſe durch Berlin in 80 Stunden" errang einen vollſtändigen Erfolg und wird ſich wahrſcheinlich längere Zeit auf dem Repertoir erhalten. Die Vorſtellung fiel in jeder Beziehung ganz vortrefflich aus und fand den lebhafteſten Beifall. Dieſelbe wird heut (3. d.) wiederholt. Einen ausführlichen Bericht bringen wir in der nächſten Morgennummer.

— **Polizei-Bericht.** Gefunden: in einer Droſchke ein kleines Gewehr. — 1 Brieftaſche nebſt Paß des Drathbinder Joſeph Kolibik aus Olhepole. 1 Rollwagen auf dem Hofe Schifferſtr. 20/21. 2 Bunde Viehſehnen, abzuholen beim Droſchkenkutſcher 99 Johann Sieberra Gr. Gerberſtr. 3. 1 Portemonnaie mit Inhalt.

Staats- und Volkswirthſchaft.

** **Kaſchau-Oderberger Bahn.** Wie der „B. B. Z." aus Peſt gemeldet wird, macht die Verwaltung der Kaſchau-Oderberger Bahn große Anſtrengungen, um in der nächſten Generalverſammlung die Majorität für ſich zu haben; dieſe Nachricht ſtimmt mit Wahrnehmungen auf dem berliner Platze inſofern überein, als den Informationen der „B. B. Z." zufolge für Rechnung der Verwaltung der Kaſchau-Oderberger Bahn Stücke zu leihen geſucht werden, wobei nicht weniger als 1 pCt. Leihgeld bewilligt werden.

** **Wien**, 2. Mai. Die Einnahmen der franz.-öſterr. Staatsbahn betrugen in der Woche vom 22. bis zum 28. April 480,941 Fl., ergaben mithin gegen die entſprechende Woche des Vorjahres eine Mindereinnahme von 20,100 Fl.

** **Wien**, 2. Mai. Die Einnahmen der Karl-Ludwigsbahn betrugen in der Woche vom 22. bis zum 28. April 179,759 Fl., ergaben mithin gegen die entſprechende Woche des Vorjahres eine Mehreinnahme von 26,327 Fl.

** **Newyork**, 1. Mai. Die Staatsſchuld der Vereinigten Staaten hat ſich im Monat April d. J. um 2,781,000 Doll. vermindert. Im Staatsſchatz befanden ſich Ende April 77,605,000 Doll. in Gold und 5,161,000 Doll. in Papier.

Briefkaſten.

L. in P. Hofmann iſt kein Delbrück, und Delbrück war kein — Hofmann. Siehe Höfling!

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Julius Waſner in Poſen.
Für das Folgende übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Telegraphiſche Nachrichten.

Wiesbaden, 2. Mai. Der Kaiſer hat für die bei dem Bergrutſch in Caub Verunglückten noch 1000 Mark und für die durch die Exploſion auf dem Dampfer „Louiſe" Betroffenen 500 Mark bewilligt. Auch die hieſigen Wohlthätigkeitsanſtalten haben den Verunglückten reichliche Unterſtützungen zugehen laſſen. — Dem Vernehmen des „Rhein. Kurier" zufolge, wäre der bisherige großherzoglich heſſiſche Miniſterial-Direktor des Innern, Frhr. v. Starck, zum Nachfolger des Miniſterpräſidenten Hofmann beſtimmt.

Koblenz, 2. Mai. Die Kaiſerin begiebt ſich der „Koblenzer Zeitung" zufolge heute Abend direkt nach Oſtende, um ſich morgen früh nach England einzuſchiffen.

Paris, 2. Mai. Wie es heißt, ſind mehrere Perſonen von hier als Zeugen in den demnächſt vor dem Staatsgerichtshof in Berlin beginnenden Verhandlungen gegen den Grafen Arnim nach Berlin zitirt worden, darunter auch der Graf Guido Henkel v. Donnersmarck.

Madrid, 2. Mai. Bei den geſtern eröffneten Konferenzen mit den Delegirten von Navarra und der baskiſchen Provinzen erklärte der Miniſterpräſident Canovas del Caſtillo, die Frage der Fueros müſſe jetzt zu einer endgiltigen Löſung gelangen und die baskiſchen Provinzen und Navarra müßten wie die anderen Provinzen an der Konſkription und an den Staatsabgaben theilnehmen. Den Delegirten wurde auf ihr Verlangen zur Abgabe ihrer Erklärung eine Friſt bis zum 7. d. M. gewährt.

London, 1. Mai. In der heutigen Sitzung des Unterhauſes erklärte der Unterſtaatsſekretär im Departement des Aeußeren, Bourke, auf eine Anfrage Simon's, in Folge der bei der ſpaniſchen Regierung gemachten Vorſtellungen habe letztere die in Haft genommenen Perſonen des kürzlich in den Antillen mit angeblicher Kriegskontrebande weggenommenen Schiffes „Octavia", welche engliſche Unterthanen ſeien, wieder in Freiheit geſetzt. Auch ſei die Freigabe des Kapitäns und ſeiner Familie, welche deutſcher Nationalität ſeien, anbefohlen, aber das Schiff ſelbſt werde noch immer feſtgehalten und dauerten die Verhandlungen hierüber noch fort. — Im Oberhauſe kündigte Lord Selborne an, daß er morgen die Aufmerkſamkeit des Hauſes auf die Proklamation betreffend die Titelbill lenken und bezüglich derſelben weitere Aufklärungen ſeitens der Regierung beantragen werde. — Der Admiralitätsgerichtshof beendigte in ſeiner heutigen Sitzung die am Donnerſtag begonnenen Verhandlungen in dem Prozeſſe wegen des Zuſammenſtoßes der Dampfer „Strathclyde" und „Franconia". Der für den „Strathclyde" auftretende Anwalt, Butt, führte in ſeinem Plaidoyer aus, es ſei die Pflicht der „Franconia" geweſen, dem „Strathclyde" auszuweichen und demſelben nach dem Zuſammenſtoß Hilfe zu leiſten. — Der Anwalt der „Franconia", Benjamin, gab zu, daß die Führung der „Franconia" Tadel verdiene, beſtritt jedoch die Kompetenz der engliſchen Gerichte, weil die „Franconia" ein ausländiſches Schiff mit Paſſagieren auf der Reiſe von und nach ausländiſchen Häfen geweſen ſei. Außerdem ſei aber auch der „Strathclyde" zu tadeln, weil er ſeine Schnelligkeit nicht rechtzeitig minderte und einen ungewöhnlichen Cours ſteuerte. Der Vertheidiger ſchloß mit dem Ausdruck der Ueberzeugung, das Gericht werde finden, daß der Kapitän der „Franconia", Keyn, die Verunglückten nicht abſichtlich ihrem Schickſal überlaſſen habe. Der vorſitzende Richter ſetzte das Erkenntniß in Anbetracht der großen Wichtigkeit der Sache und der von dem Vertheidiger erhobenen Einwände aus.

Bukareſt, 2. Mai. Der Senat hat ſich konſtituirt und den Metropoliten zum Präſidenten gewählt; 8 Senatoren, deren Wahl in den Abtheilungen beanſtandet worden war, wurden durch die die Majorität habende Oppoſition von der Theilnahme an der Wahl des Bureaus ausgeſchloſſen, obſchon die Illegalität ihrer Wahl noch nicht feſtgeſtellt iſt.

Athen, 2. Mai. Der Prozeß gegen das Geſammtminiſterium Bulgaris wegen Verletzung der Verfaſſung hat geſtern ſeinen Anfang genommen. Die Angeklagten Bulgaris, Valaſſopulos, Nicolopulos und Grivas erſchienen perſönlich auf der Anklagebank, Tringhetta war durch Krankheit entſchuldigt.

Berlin, 3. Mai. Der Bruttogewinn der Diskontogeſellſchaft beträgt für 1875 nach Abſchreibung der Verluſte jedoch vor Abſetzung der Verwaltungskoſten ca. 6.020.000 Mark. Die Direktion beantragt eine ſiebenprozentige Geſammtdividende zu vertheilen und den verbleibenden Betrag von 1874 von ca. 10.100.000 Mark zur Spezialreſerve für nicht abgewickelte Geſchäfte zu verwenden. Der allgemeine Reſervefonds bleibt unverändert im Betrage von ca. 12.600.000 Mark.

Wien, 3. Mai. Wie die „Preſſe" meldet, iſt der öſterreich-ungariſche Ausgleich perfekt geworden. Das bisherige Quotenverhältniß der Beitragsleiſtung beider Reichshälften zu gemeinſamen Staatsausgaben wird auf weitere 10 Jahr beibehalten. Die Streitfrage der Verzehrungsſteuern iſt ganz fallen gelaſſen. Bezüglich der Zollreſtitution macht Oeſterreich die bekannten Zugeſtänduiſſe. Betreffs der Bankfrage bleibt die Einheit der Zettelbank und der Währung. Die Frage, ob ein Theil des Metallſchatzes nach Peſt kommt, wird erſt bei den Verhandlungen Ungarns mit der Nationalbank über die Verlängerung des Privilegiums (Ablauf deſſelben iſt Ende 1877) entſchieden.

Raguſa, 3. Mai. Nach ſüdſlawiſcher Quelle iſt der Rückzug Mukthar's nach Gaczko in Folge eines Gefechts erfolgt, worin durch Zuzug und Verſtärkung die Inſurgenten am Sonntag Mukhtar zwangen, die Stellung in Douga aufzugeben. Der Verluſt der Inſurgenten beträgt 400, der der Türken 2500 Mann.

Telegraphiſche Börſenberichte.

Fonds-Courſe.

Frankfurt a. M., 2. Mai. Ziemlich belebt. Internationale Spekulationswerthe feſt.

[Schlußkurſe.] Londoner Wechſel 204, 05. Pariſer Wechſel 81, 02. Wiener Wechſel 169, 80. Böhmiſche Weſtbahn 148. Eliſabethbahn 127⅛. Galizier 159. Franzoſen*) 224. Lombarden*) 79¼. Nordweſtbahn 110¼. Silberrente 58¾. Papierrente 55¼. Ruſſ. Bodenkredit 85¼. Ruſſen 1872 98⅝. Amerikaner 1885 101¼. 1860er Looſe 100¼. 1864er Looſe 261, 00. Kreditaktien*) 118. Oeſterr. Nationalbank 738, 00. Darmſt. Bank 98⅞. Berl. Bankverein 81⅜. Frankfurter Wechslerbank 77¼. Oeſt. Bank 90½. Meininger Bank 77⅛. Heſſ. Ludwigsbahn 99¼. Oberheſſen 72¾. Ung. Staatslooſe 144, 50. Ung. Schatzanw. alt 85⅞. do. do. neue 83⅞. do. Oſtb.-Obl. II. 59½. Centr.-Pacific 90½. Reichsbank 154¾.

Nach Schluß der Börſe: Kreditaktien 118¼, Franzoſen 223⅝, Lombarden 79¼, 1860er Looſe —, Nordweſtbahn —. Galizier —.

*) per medio reſp. per ultimo.

Wien, 2. Mai. Spekulationswerthe lebhaft und ſteigend, Bahnen höher, Deviſen ſchwach.

[Schlußkurſe.] Papierrente 64, 40. Silberrente 69, 75. 1854er Looſe 105, 50. Nationalbank 874, 00. Nordbahn 1785. Kreditaktien 142, 50. Franzoſen 266, 25. Galizier 189, 00. Kaſch.-Oderb. —, 00. Pardubitzer —, 00. Nordweſtb. 130, 50. Nordweſtb. Lit. B —, 00. London 119, 70. Hamburg 58, 40. Paris 47, 25. Frankfurt 58, 40. Amſterdam 99, 00. Böhm. Weſtbahn —, —. Kreditlooſe 153, 00. 1860er Looſe 110, 00. Lomb. Eiſenb. 94, 75. 1864er Looſe 129, 00. Unionbank 57, 50. Anglo-Auſtr. 65, 00. Napoleons 9, 48½. Dukaten 5, 64. Silbercoup. 103, 50. Eliſabethbahn 150, 50. Ung. Präml. 71, 00. D. Rchsbknt. 58, 85.

Türkiſche Looſe 18, 75.

Paris, 2. Mai. Anfangs feſt, Schluß matt in Folge zahlreicher Abgaben.

[Schlußkurſe.] 3proz. Rente 67,30, Anl. de 1872 104, 92½, Italieniſche 5 pCt. Rente 71, 70, do. Tabaksaktien, — —, do. Tabaksobligationen —, —, Franzoſen 561, 25, Lombard. Eiſenbahn-Akt. 192, 50, do. Prioritäten 238, 00, Türken de 1865 12, 57, do. de 1896 75, 00, Türkenlooſe 39, 00.

Crédit mobilier 173. Spanier extér. 13¼, do. intér 13, 06, Suezkanal-Aktien 715, Banque ottomane 361, Société générale 525. Egypter 215. — Wechſel auf London 25, 18½.

London, 2. Mai, Nachm. 4 Uhr. Konſols 95 7/16. Italien. 5proz. Rente 71⅛. Lombarden 7 11/16. 3proz. Lombarden-Prioritäten alte 9 7/16. 3proz. Lombarden-Prioritäten neue —. 5proz. Ruſſen de 1871 96. 5proz. Ruſſen de 1872 95¾. Silber 53¾. Türk. Anleihe de 1865 12 11/16. 5proz. Türken de 1869 14. 6proz. Vereinigt. St. pr. 1885 103⅞. do. 5proz. fund. 106½. Oeſterreich. Silberrente —. Oeſterreich. Papierrente —. 6proz. ungar. Schatzbonds 85. 6proz. ungariſche Schatzbonds II. Emiſſ. 83. 5proz. Peruaner 21¾. Spanier 13¾.

Platzdiskont 1¼ %.

Wechſelnotirungen: Berlin 20, 56. Hamburg 3 Monat 20, 56. Frankfurt a. M. 20, 56. Wien 12, 25. Paris 25, 42. Petersburg 30½.

New-York, 1. Mai Abends 6 Uhr. [Schlußkurſe.] Höchſte Notirung des Goldagios 12⅞, niedrigſte 12¾. Wechſel auf London in Gold 4 D. 87¾ C. Goldagio 12⅞. 5/20 Bonds per 1885 115¾. do. 5proz. fundirte 119. 5/20 Bonds per 1887 —. Erie-Bahn 14⅞. Central Pacific 106¾. New-York Centralbahn 112. — Waarenbericht. Baumwolle in New-York 12⅝, do. in New-Orleans 12. Petroleum in Newyork 13⅞, do. in Philadelphia 13¾. Mehl 5 D. 10 C. Rother Frühjahrsweizen 1 D. 30 C. Mais (old mixed) 65 C. Zucker (Fair refiſting Muscovados) 7¼. Kaffee (Rio-) 17⅜. Schmalz (Marke Wilcox) 13⅝ C. Speck fort clear) 12¼ C. Getreidefracht 6½.

Produkten-Courſe.

Köln. 2. Mai, Nachm. 1 Uhr. Getreidemarkt. Weizen hieſiger loko 22,50, fremder loko 22,50, per Mai 20,30, per Juli 20,80. Roggen, hieſiger loko 16,00, per Mai 15,05, per Juli 15,10, Nov. 15, 20. Hafer, loko 19, 00, per Mai 17, 60, per Juli 17, 00. Rüböl, loko 33, 40, per Mai 33, 10, per Oktober 33, 10. — Wetter: —.

Bremen 2. Mai, Nachmittags. Petroleum (Schlußbericht) Standard white loko und pr. Mai 11, 20 bz., 11, 20 B., pr. Juni 11, 50, pr. Auguſt-Dezember 12, 50. Feſt.

Hamburg, 2. Mai, Nachm. Getreidemarkt. Weizen loko feſt, auf Termine ſtill. Roggen loko feſt, auf Termine ruhig. Weizen pr. Mai 205 Br., 204 Gd., pr. Juli-Auguſt pr. 1000 Kilo 208 B., 206 G. — Roggen pr. Mai 146 B., 145 G., per Juli-Aug. per 1000 Kilo 148 Br., 147 Gd. Hafer gefr. Gerſte ruhig. Rüböl ſtill, loko 61, per Mai 61, pr. Oktober per 200 Pfd. 63. Spiritus matt, per Mai 33¾, pr. Juni-Juli 34½, pr. Juli-Aug. 35¼, pr. September-Oktbr. pr. 100 Liter 100pCt. 37¼. Kaffee feſt, Umſatz 3000 Sack. Petroleum ſtill, Standard white loko 12, 20 B., 12, 00 G., pr. Mai 12, 00 G., pr. Auguſt-Dezember 12, 10 Gd. — Wetter: Trübe.

London, 1. Mai, Nachm. Getreidemarkt (Schlußbericht). Engl. Weizen williger, fremder 1 Sh. niedriger, angekommene Ladungen träge. Geringer Hafer williger. Andere Getreidearten unverändert.

London, 1. Mai, Vorm. Die Getreidezufuhren vom 22. bis zum 28. April betrugen: Engl. Weizen 4525, fremder 29,906, engliſche Gerſte 655, fremde 8339, engl. Malzgerſte 24,334, fremde —, engl. Hafer 435, fremder 64,420 Qrts. Engl. Mehl 19,622 Sack, fremdes 6241 Sack und 16994 Faß.

Liverpool, 2. Mai, Nachmittags. Baumwolle: (Schlußbericht.) Umſatz 10000 B., davon für Spekulation und Export 1000 B. Stetig.

Middl. Orleans 6 7/16, middl. amerikaniſche 6¼, fair Dhollerah 4⅛, middl. fair Dhollerah 4 5/16, good middl. Dhollerah 4, middl. Dhollerah 3¾, fair Bengal 4⅛, good fair Broach —, new fair Oomra 4⅛, good fair Oomra 4 13/16, fair Madras 4¼, fair Pernam 6⅞, fair Smyrna 5½, fair Egyptian 6⅜.

Upland nicht unter low middling April-Mai-Lieferung 6 1/16, Juli-Auguſt-Lieferung 6 5/16 d

Mancheſter, 2. Mai. 12r Water Armitage 7½, 12r Water Taylor 7¾, 20r Water Nicholls 9½, 30r Watter Gidlow 10⅛, 30r Water Clayton 11⅝, 40r Mule Mayoll 10⅜, 40r Medio Wilkinſon 12¼, 36r Warpcops Qualität Rowland 11½, 40r Double Weſton 12¼, 10r Donble Weſton 15½, Printers 16/16 34/50 8½ pfd. 111. Markt ruhig.

Glasgow, 2. Mai. Roheiſen. Mixed numbres warrants 58 sh 6 d.

Antwerpen 2. Mai. Getreidemarkt. (Schlußbericht). Weizen unverändert. Roggen behauptet. Hafer feſt. Gerſte behpt. Petroleummarkt. Raffinirtes, Type weiß, loko 27½ bz. u. Br., pr. Mai 27 bz., pr. Juni 28 Br., pr. September 29½ Br., pr. September-Dezember 30 Br. Ruhig.

Amſterdam, 2. Mai, Nachm. Getreidemarkt Schlußbericht. Weizen loko geſchäftslos, auf Termine höher, per Mai —, pr. November 306. Roggen loko ſtill, auf Termine flau, pr. Mai —, pr. Juli 182, pr. Oktober 189. Raps pr. Mai 377, pr. Oktober 392 Fl. Rüböl loko 35½, pr. Mai 35, pr. Herbſt 37. — Wetter: Trübe.

Paris, 2. Mai. Produktenbericht (Schlußbericht). Weizen ruhig, pr. Mai 28, 25, pr. Juni 28, 75, pr. Juli-Auguſt 29, 25. Sept.-Dec. 30, 00. Mehl träge, pr. Mai 61, 50, pr. Juni 62, 25, pr. Juli-Auguſt 633, 75, Sept.-Dec. 65, 00. Rüböl ſteigend, pr. Mai 80, 00, pr. Juli-Auguſt 81, 50, pr. Sept.-Dez. 83, 25, pr Januar-April 84 00. Spiritus ſteigd., per Mai 48, 00, pr. Juli-Auguſt 49, 00.

Produkten-Börſe.

Berlin, 2. Mai. Wind: NW. Barometer: 27,11. Thermometer: + 10° R. Witterung: bedeckt.

Weizen loko per 1000 Kilogr. 180—225 nach Qual. gef., gelber per dieſen Monat 199 200 bz., Mai-Juni 203—204—203,50 bz., Juni-Juli 207—207,50 bz., Juli-Auguſt , Sept.-Oktbr. 210 bz. — Roggen loko per 1000 Kilogr. 145—165 nach Qual. gef., ruſſ. 147—151, poln. 151,50 152,50, inländ. 160—164, defekt. ruſſ. 130—135 ab Bahn bz., per dieſen Monat 147,50—148—147,50 bz., Mai-Juni 145,50 146—145,50 bz., Juni-Juli 145—146—145,50 bz., Juli-Auguſt 146 146,50 bz., Sept.-Okt. 149,50—149 bz. — Gerſte loko per 1000 Kilog. 141—180 nach Qual. gef. — Hafer loko per 1000 Kilogr. 150—190 nach Qual. gef., oſt- u. weſtpr. 160—181, ruſſ. 150—181, ſchwed. 184—187, pomm. u. meckl. 185—187 ab Bahn bz., per dieſen Monat 165—165,50—164,50 bz., Mai-Juni 163,50—162,50 bz., Juni-Juli 162,50 bz., Juli-Auguſt 158 bz., Sept.-Okt. 155 B., 154 G. — Erbſen per 1000 Kilogr. Kochwaare 178—210 nach Qual., Futterwaare 170—178 nach Qual. — Leinöl loko per 100 Kilogr. ohne Faß M. — Rüböl per 100 Kilogr. loko ohne Faß 61,5 bz., mit Faß per dieſen Monat 61,5—62,3 bz., Mai-Juni do., Juli-Auguſt , Sept.-Okt. 62,7—63 bz. — Petroleum (Standard white) per 100 Kilogr. mit Faß loko 27 bz., per dieſen Monat 24,2 bz., Sept.-Oktbr. 25,3 B. — Spiritus per 100 Liter à 100 pCt. = 10,000 pCt. loko ohne Faß 45,2 bz., per dieſen Monat —, loko mit Faß per dieſen Monat 45,2—45,6—45,5 bz., Mai-Juni do., Juni-Juli 46—46,1 46 bz., Juli-Auguſt 47—47,3—47,2 bz., Aug.-Sept. 48,1—48,3—48,2 bz., Sept.-Oktbr. 48,6 48,7—48,6 bz. — Mehl. Weizenmehl Nr. 0 27,50—26,50, Nr. 0 u. 1 25,50—24 Mk. Roggenmehl Nr. 0 23,50—22, Nr. 0 u. 1 21,25—19,75 per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack, per dieſen Monat 20,50—20,60 bz., Mai-Juni 20,50—20,65 bz., Juni-Juli 20,80—20,85 bz., Juli-Auguſt 20,95 bz., Sept.-Okt. 21,5 bz. (B. u. H.-Z.)

Breslau, 2. Mai. [Amtlicher Produktenbörſen-Bericht.] — Roggen (per 2000 Pfd.) höher, gek. — Ctr., per Mai 147,50 G., Mai-Juni 146,50—47 bz., Juni-Juli 148 bz., Juli-Auguſt —, Sept.-Okt. 149 bz., ſchließt 150 G. — Weizen per 188 G., Sept.-Okt. —, gek. 2000 Ctr. — Gerſte —. — Hafer 172 bz., Mai-Juni —. — Raps 280 B. — Rüböl feſt, gek. — Ctr., loko 63,50 B., per Mai 62,50 B., Mai-Juni 61,50 B., Sept.-Oktbr. 61,50 B. — Spiritus feſter, gek. 75,000 Liter, loko 43,30 bz. u. B., 42,30 G., per Mai und Mai-Juni 43,80 bz., Juni-Juli 44,50 B. u. G., Juli-Auguſt 46 B., 45,80 G., Auguſt-Sept. 48,50 B. — Zink: ohne Umſatz.

Die Börſen-Kommiſſion. (Br. Hdls.-Bl.)

Stettin, 2. Mai. [Amtlicher Bericht.] Wetter: bewölkt. Therm. + 9° R. Barom. 28, 2. Wind: NW.

Weizen höher bezahlt, pr. 1000 Kilo loko gelber 185—203 M., weißer 193—210 M., Frühjahr —, Mai-Juni 205—207 M. bz., Juni-Juli 206—207,50 M. bz., Juli-Auguſt 209—210 M. bz. u. Br., Sept.-Okt. 209 M. bz., 209,50 M. Br. u. Gd. — Roggen etwas feſter, pr. 1000 Kilo loko inländ. 153—158 M., Ruſſ. 142—146 M., Frühjahr —, Mai-Juni 142 M. Gd. u. Br., Juni-Juli 142,50 M. bz., Juli-Auguſt 143,50 M. bz., Sept.-Oktbr. 145,50—146 M. bz. — Gerſte ohne Handel. — Hafer behauptet, pr. 1000 Kilo pr. Mai-Juni 165,50 M. G., 166 M. Br. — Erbſen ohne Handel. — Mais pr. 1000 Kilo loko 127 M. bz. — Winterrübſen behauptet, pr. 1000 Kilo pr. Sept.-Oktbr. 283 M. Gd. — Rüböl faſt geſchäftslos, pr. 100 Kilo loko flüſſiges 64 M. Br., pr. Mai 61,75 bz., Mai-Juni und Sept.-Oktbr. 62 M. Br. u. Gd. — Spiritus behauptet, pr. 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 44,70 M. bez., abgel. Anmeld. 44,30—44,50 M. bz., Mai-Juni 44,40—44,60 M. bz., Juni-Juli 45,30 bis 45,50 M. bz., Juli-Auguſt 46,30—46,50—46,60 M. bz., 46,50 M. Br. u. Gd., Auguſt-Septbr. 47,20—47,50 M. bez. — Angemeldet: 4000 Ctr. Weizen, 50,000 Liter Spiritus. — Regulirungspreis für Kündigungen: Weizen 206 M., Roggen 142 M., Rüböl 61,75 M., Spiritus 44,50 M. — Petroleum loko 12,60 M. bz., Regulirungspreis 12,60 M., pr. Sept.-Oktbr. 11,75 bz. u. Br. (Oſtſ.-Z.)

Meteorologiſche Beobachtungen zu Poſen.

Datum.	Stunde.	Barometer 260' über der Oſtſee.	Therm.	Wind.	Wolkenform.
2. Mai	Nachm. 2	27" 8''' 82	+ 8°5	NW 2 3	trübe, Cu-st, Ni.
2. „	Abnds. 10	27" 10''' 01	+ 6°8	W 2 3	trübe, St.
3. „	Morgs. 6	27" 11''' 20	+ 3°6	SW 0 1	ganz heiter, St.

Waſſerſtand der Warthe.

Poſen, am 1. Mai Mittags 1,96 Meter.
„ „ 2. „ „ 1,96 „

Berlin, 2. Mai. Die feſte Haltung, in welcher der geſtrige Verkehr geſchloſſen, hatte ſich auch auf die heutige Eröffnung übertragen. Die Notirungen ſetzten meiſtens Kleinigkeiten über geſtern ein, gaben aber nach einer geringern weitern Steigung raſch wieder nach. — Neben den günſtigen Meldungen von außerhalb, welche ſich der geſtrigen hier herrſchenden Stimmung angeſchloſſen hatten, lagen heute eine Reihe von lokalen Momenten vor, welche eine beſſere Meinung für die nächſte Zukunft des Börſenverkehrs zu erwecken geeignet waren. Die Annahme der Vorlagen über Halle-Kaſſel und Nordhauſen-Nixei, und die Verhandlungen über Halle-Sorau-Guben in der Budget-Kommiſſion, ſowie das Gerücht, daß der Staat mit der Bergiſch-Märkiſchen und mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eiſenbahn-Geſellſchaft in Unterhandlung treten werde wegen Erwerbung der beiden Linien ließen auf eine Reihe vortheilhafter Thatſachen rechnen, welche die Spekulation ſofort auszubeuten bereit war. Doch fehlte dem ganzen Treiben die Theilnahme des Privatpublikums, und da die Betheiligung innerhalb der Börſe gleichfalls eine beſchränkte blieb, ſo trat bald an Stelle des Anfangs ziemlich regen Treibens eine abwartende Gattung, welche auch die Höhe des Coursniveaus beſſer beeinträchtigte. Die Meldungen von außerhalb blieben einflußlos. Eben ſo wenig Eindruck machte der Bankausweis vom 29. April, nach welchem in der letzten Aprilwoche ein Geldbedarf von 25½ Millionen M. an die Bank in Lombard- und Wechſelverkehr herangetreten war, während die Depoſiten gleichzeitig um 3½ Mill. Mark abgenommen hätten. Im Allgemeinen kann dieſe Bewegung, welche jedoch auch mit der April-Liquidation im Zuſammenhange ſteht, als eine günſtige angeſehen werden, da ſie von dem Erwachen einiger Thätigkeit auf dem Geldmarkte im Allgemeinen Zeugniß giebt. Im Einzelnen ſtanden Kreditaktien und Diskonto-Kommandit-Antheile, Franzoſen, 1860er Looſe und Renten bei ziemlich regem Geſchäfte und recht feſter Haltung im Vordergrunde. Doch ſchwächte ſich das Coursniveau raſch ab; namentlich ſchwankten Diskonto-Kommandit-Antheile ſtark. Unbelebt war dagegen Laurahütte. Rheiniſch-Weſtfäliſche Bahnen erſchienen recht lebhaft, namentlich Bergiſche. Auch andere gegen baar gehandelte Bahnen feſt. Banken ſehr ruhig. Bergwerke leidlich feſt. Induſtriewerthe behauptet. Anlagewerthe ſtill. Ruſſiſche Fonds und Prioritäten feſt. Oeſterreichiſch-Ungariſche beliebt, Oſtbahn, Nordoſtbahn, Lemberger und Gömörer Pfandbriefe höher. Preußiſche une deutſche Fonds und Prioritäten feſt. Wechſel matt, namentlich London. — Die zweite Börſenſtunde verlief ſtiller und weſentlich abgeſchwächt. — Per Ultimo notiren wir: Franzoſen 450,50—449. Lombarden 161—158. Kreditaktien 238—5,50. Diskonto-Kommandit-Antheile 117,25—14—4,75. Laurahütte 57—6,25. Rumänen lebhaft, Antwerpener gewann 1, Große Berliner Pferdebahn 1½ pCt. (ohne Bezugsrecht.) Der Schluß war wieder ziemlich feſter.

Fonds- u. Aktien-Börſe.

Berlin, den 2 Mai 1876.

Preußiſche Fonds und Geld-Courſe.

Conſol. Anleihe	4½	104,50 bz
Staats-Anleihe	4	99,75 bz
Staats-Schldſch.	3½	93,75 bz
Kur- u. Nm. Sch.	3½	
Od.-Deichb.-Obl.	4½	101,75 B
Berl. Stadt-Obl.	4½	102,20 bz
do. do	3½	93,00 bz
Cöln. Stadt-Anl.	4½	101,20 bz
Rheinprovinz do.	4½	101,00 G
Schldv. d. B. Kfm.	5	100,60 bz
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	101,75 bz G
do.	5	106,40 bz
Landſch. Central	4	94,90 bz G
Kur- u. Neumärk.	3½	85,75 bz
do. neue	3½	84,75 bz
do.	4	95,10 bz
do. neue	4½	
N. Brandbg. Cred.	4	
Oſtpreußiſche	3½	85,50 G
do.	4	95,60 G
do.	4½	102,00 bz
Pommerſche	3½	84,40 G
do	4	95,30 bz
do.	4½	102,60 bz
Poſenſche, neue	4	94,90 bz G
Sächſiſche	4	
Schleſiſche	3½	
do. alte A. u. C.	4	
do. A. u. C.	4	
Weſtpr. ritterſch.	3½	84,60 bz
do.	4	95,25 bz
do	4½	101,25 bz G
do II. Serie	5	106,30 B
do. neue	4	94,20 bz
do.	4½	101,10 bz
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	97,90 bz
Pommerſche	4	97,50 B
Poſenſche	4	96,90 bz
Preußiſche	4	96,90 bz
Rhein- u. Weſtfäl.	4	98,25 bz
Sächſiſche	4	98,60 bz
Schleſiſche	4	97,10 bz
Souvereigns		20,33 bz
Napoleonsd'or		16,17 bz
do. 500 Gr.		1392,25 G
Dollars		
Imperials		
do. 500 Gr.		
Fremde Banknot.		99,85 bz
do. einlösb. Leipz.		
Franzöſ. Banknot.		80,90 bz
Oeſterr. Banknot.		169,95 bz
do. Silbergulden		175,00 bz G
do. ¼ Stücke		
Ruſſ. Noten		265,30 bz

Deutſche Fonds.

P.-A. v. 55 a 100th.	3½	13[illegible],00 bz
Heſſ. Prſch a 40 th.	—	252,50 bz
Bad. Pr.-A. v 67	4	117,30 G
do. 35fl.-Obligat.	—	134,00 bz G
Bair. Präm.-Anl.	4	119,40 bz
Brſchw. 20thl.-L.	—	81,00 G
Brem. Anl. v. 1874	4½	
Cöln-Md.-Pr.-A.	3½	109,90 bz
Deſſ. St. Pr.-Anl.	3½	116,00 B
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	108,90 bz
do. II. Abth	5	106,00 bz
Hb. Pr.-A v. 1866	3	170,25 bz
Lübecker Pr.-Anl.	3½	170,50 bz
Mecklb. Eiſenbſch.	3½	89,70 bz
Meininger Looſe	—	19,10 bz
do Pr.-Pfdbr.	4	101,40 bz
Oldenburg. Looſe	3	136,00 B
D. G.-C B.-Pf 110	5	102,90 bz
do do.	4½	96,00 G
Dtſch. Hypoth unk.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	95,75 bz
Mein Hyp.-Pfd.	5	100,25 B
Nrdd. Grdcr H A	5	100,75 G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	101,50 bz G
Pomm. H.-B I. 120	5	105,00 bz G
do. II. IV. rz. 110	5	101,75 bz
Pomm III. rz. 100	5	100,50 bz
Pr. B.-C H.-Br. kd.	5	99,90 G
do. unk. rückz. 110	5	103,30 bz G
do. do 100	5	101 bz G
Pr. C.-B Pfdb. kd.	4½	100,00 bz
do. unk rückz. 110	5	107,20 G
do (1872 u. 74)	4½	98,50 bz
do. (1872 u. 73)	5	101,50 bz
do. (1874)	5	101,50 bz
Pr. Hyp.-A.-B 120	4½	99,00 bz G
do. do.	5	100,20 bz
Schleſ. Bod.-Cred.	5	100,00 G
do. do	4½	94,50 B
Stett. Nat.-Hyp.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	98,00 bz G
Kruppſche Oblig.	5	101,60 bz

Ausländiſche Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	104,40 B
do. do. 1885	6	99,80 bz G
do. Bds (fund.)	5	102,20 bz
Norweg. Anl.	4½	97,00 B
New-Yrk Std-A	7	101,50 G
do. Goldanl	6	100,75 bz
New Jerſey	7	93,50 bz G
Oeſt. Pap.-Rente	4½	55,40 bz
do. Silb.-Rente	4½	58,75 bz
do 250 fl. 1854	4	97,50 bz B
do. Cr. 100 fl 1858	—	297,00 bz
do. Lott.-A. v. 1860	5	100,00 bz G
do. do v. 1864	—	258,00 bz G
Ung. St.-Eiſb.-A.	5	69,00 bz
do. Looſe	—	144,00 bz G
do Schatzſch I.	6	85,60 bz G
do. do. kleine	6	85,40 bz G
do do. II.	5	86,10 bz
Italieniſche Rente	5	70,50 bz G
do. Tabak-Obl	6	100,00 G
do. do Actien	6	509,00 B
Rumänier	8	95,00 G
Finniſche Looſe	4	38,90 bz
Ruſſ Centr Bod.	5	89,00 bz G
do. Engl A 1822	5	97,50 G
do. do. A v. 1862	5	98,10 bz
Ruſſ.-Engl. Anl	3	
Ruſſ fund. A. 1870	5	102,25 G
Ruſſ conſ. A 1871	5	97,75 G
do do 1872	5	97,75 G
do. do 1873	5	98,50 bz
do. Bod Credit	5	85,40 bz
do Pr. A v. 1864	5	176,50 bz
do. do. v 1866	5	172,75 bz
do. 5. A Stiegl	5	83,25 G
do 6 do. do.	5	94,30 G
do. Pol.-Sch.-O.	4	84,50 G
do. do kleine	4	83,25 bz
Poln. Pfdb. III. E.	4	
do. do	5	76,75 bz
do Liquidat.	4	68,40 B
Türk Anl. v. 1865	5	11,50 bz
do. do. v. 1869	6	
do. Looſe vollgez	3	33,00 bz G

*) Wechſel-Courſe.

Amſterd. 100 fl. 8 T.	169,40 bz
do. 109 fl. 1 M.	168,55 bz
London 1 Lſtr. 8 T.	20,38 bz
do. do. 3 M.	20,31 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	80,95 bz
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	80,90 bz
do. do. 100 F. 2 M.	80,55 bz
Wien öſt. Währ. 8 T.	169,50 bz
Wien öſt. Währ. 2 M.	168,30 bz
Petersb 100 R 3 W.	264,40 bz
do. 100 Rub. 3 M.	26[illegible],80 bz
Warſchau 100 R. 8 T.	265,00 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechſel 4, für Lombard 5 pCt; Bankdisconto in Amſterdam 3, Bremen —, Brüſſel 3½, Frankfurt a. M. — , Hamburg , Leipzig —, London 2, Paris —, Petersburg 6½, Wien 4½ pCt

Bank- und Credit-Actien.

Badiſche Bank	4	102,25 B
Bk. f. Rheinl u Weſtf	4	63,50 G
Bk. f. Sprit u. Pr H.	4	62,60 bz G
Berliner Bankverein	4	80,90 G
do. Comm.-B Sec	4	62,50 bz
do Handels Geſ.	4	85,50 bz
do Kaſſen-Verein	4	175,00 B
Breslauer Disc.-Bk.	4	62,40 bz
Centralbk. f. Bauten	4	18,00 bz
Centralbk. f. Ind. u. H.	4	69,50 bz G
Cent.-Genoſſenſch. B.	fr.	96,60 G
Chemnitzer Bank-V.	4	74,00 bz
Coburger Credit-V.	4	73,00 B
Cöln. Wechslerbank	4	74,00 B
Danziger Bank	fr.	135,50 bz
Danziger Privatbank	4	116,50 G
Darmſtädter Bank	4	98,75 bz
do. Zettelbank	4	94,25 G [G
Deſſauer Creditbank	4	10,60 G 71,00
do. Landesbank	4	117,90 bz G
Deutſche Bank	4	71,90 bz G
do. Genoſſenſch.	4	90,00 G 94 bz
do. Hyp.-Bank	4	92,80 G [G
do. Reichsbank	fr.	155,00 bz
do. Unionbank	4	76,10 bz G
Disconto-Comm.	4	115,00 bz
do Prov.-Discont	4	78,10 bz G
Geraer Bank	4	81,90 bz
do. Creditbank	4	51,10 bz G
Gew.-B. H Schuſter	4	13,60 bz
Gothaer Privatbank	4	85,50 G
do. Grundcreditbk	4	106,00 bz 99,00
Hypothek. (Hübner)	4	126,50 bz G [G
Königsb. Vereinsbank	4	79,00 B
Leipziger Creditbank	4	118,90 bz B
do. Discontobank	4	71,00 B
do. Vereinsbank	4	85,00 B
do. Wechſelbank	4	65,50 B
Magdeb. Privatbank	4	105,50 B
Mecklenb. Bodencredit	4	73,40 G
do. Hypoth.-Bank	4	67,50 G
Meininger Creditbank	4	78,20 bz B
do. Hypothekenbk	4	99,50 B
Niederlauſitzer Bank	4	83,00 G
Norddeutſche Bank	4	125,60 bz
Nordd. Grundcredit	4	100,00 bz B
Oeſterr. Credit	4	
do. Deutſche Bank	4	90,00 G
Oſtdeutſche Bank	fr.	85,50 G
Poſener Spritactien.	4	
Petersb. Discontobank	4	101,50 B
do. Intern. Bank	4	95,00 G
Poſen. Landwirthſch.	4	64,00 B
Poſener Prov. Bank	4	97,90 G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Boden Credit	4	98,25 bz G
do. Centralboden.	4	
do. Hyp. Spielh.	4	120,50 G
Product. Handelsbank	4	83,50 bz G
Provinz.-Gewerbebk.	4	42,00 bz G
Ritterſch. Privatbank	4	126,40 bz G
Sächſiſche Bank	4	119,10 bz G
do. Bankverein	fr	92,25 G
do. Creditbank	4	79,50 G
Schaaffhauſ Bankv.	4	64,10 bz B
Schleſ Bankverein	4	85,00 bz G
Schleſ. Vereinsbank	4	86,50 bz G
Südd. Bodencredit	4	111,75 bz
Thüringiſche Bank	4	73,00 bz G
Vereinsbank Quiſtorp	fr.	6,25 bz

Induſtrie-Actien.

Brauerei Patzenhofer	4	100,00 G
Dannenb. Kattun	4	17,50 G
Deutſche Baugeſ.	4	49,50 bz G
Deutſch. Eiſenb. Bau.	4	13,50 bz G
Dtſch. Stahl u. Eiſen.	4	
Donnersmarckhütte	4	18,00 G
Dortmunder Union	4	7,00 bz
Egell'ſche Maſch Act.	4	16,50 B
Erdmannsd. Spinn.	4	21,80 bz G
Flora f. Charlottenb.	4	14,30 bz G
Friſt u. Roßm. Nähm.	4	44,00 G
Gelſenkirch Bergw	4	104,80 bz
Georg-Marienhütte	4	60,00 G
Hibernia u. Shamr.	4	37,00 bz
Immobilien (Berl.)	4	80,50 B
Kramſta, Leinen F.	4	83,00 bz G
Lauchhammer	4	18,00 B
Laurahütte	4	56,75 bz
Luiſe Tiefbau-Bergw.	4	20,75 bz
Magdeburg. Bergw.	4	115,90 B
do. Spritfabrik	4	19,00 B
Marienhütte Bergw.	4	63,50 B
Maſſener Bergwerk	4	24,00 G
Menden u. Schw. B.	4	50,00 G
Oberſchleſ. Eiſ.-Bed.	4	28,25 G
Oſtend	4	10,00 G
Phönix B.-A. Lit. A.	4	50,00 G
Phönix B.-A. Lit. B.	4	35,50 G
Redenhütte	4	2,90 B
Rhein.-Naſſ. Bergwerk	4	87,75 B
Rhein.-Weſtfäl. Ind.	4	
Stobwaſſer Lampen	4	49,75 bz B
Union-Eiſenwerk	4	6,80 B
Unter den Linden	4	17,40 bz
Wäſemann Bau-V.	4	38,50 bz G
Weſtend (Quiſtorp)	fr.	4,25 bz G
Wiſſener Bergwerk	4	28 G 12,50 G
Wöhlert Maſchinen	4	17,75 bz B

Eiſenbahn-Stamm-Actien.

Aachen-Maſtricht	4	22,30 bz G
Altona-Kiel	4	116,75 bz
Bergiſch-Märkiſche	4	81,50 bz
Berlin-Anhalt	4	104,25 bz
Berlin Dresden	5	27,75 bz G
Berlin Görlitz	4	40,60 bz
Berlin-Hamburg	4	170,50 G
Berliner Nordbahn	fr.	
Brl.-Potsd. Magdeb.	4	78,75 G
Berlin Stettin	4	121,00 bz
Bresl. Schw.-Freibg.	4	79,75 bz G
Cöln-Minden	4	100,50 bz
do. Litt. B.	5	99,00 bz B
Halle-Sorau-Guben	4	12,00 bz G
Hann. Altenbeken	4	15,50 bz G
do. II Serie	4	
Märkiſch Poſener	4	20,40 bz G
Magd.-Halberſtadt	4	69,40 bz
Magdeburg-Leipzig	4	232,50 bz G
do. do. Litt. B.	4	95,60 bz G
Münſter-Hamm	4	
Niederſchleſ.-Märkiſch	4	98,00 bz
Nordhauſen Erfurt	4	32,50 bz
Oberſchl. Litt. A. u. C.	3½	140,25 bz G
do. Litt. B.	3½	129,00 bz G
do. Litt E.	5	
Oſtpreuß Südbahn	4	26,50 bz G
Pomm. Centralbahn	fr.	
Rechte Oder Uferbahn	4	104,50 bz G
Rheiniſche	4	115,00 bz G
do. Litt. B. v. St. gar.	4	94,00 bz B
Rhein Nahebahn	4	14,25 bz
Stargard-Poſen	4½	101,40 bz
Thüringiſche	4	118,10 bz
do. Litt. B v. St. gar.	4	90,00 bz
do. Litt. C. v. St. gar.	4½	99,75 bz G
Weimar-Geraer	4½	45,50 bz G
Albrechtsbahn	5	14,25 bz
Amſterdam Rotterd.	4	111,75 bz
Auſſig Teplitz	4	112,00 bz G
Baltiſche	3	54,80 bz
Böhm. Weſtbahn	5	73,75 bz G
Breſt-Grajewo	4	25,00 bz
Breſt Kiew	4	
Dux Bodenbach	4	8,25 bz
Eliſabeth-Weſtbahn	5	64,25 bz
Kaiſer Franz Joſeph	5	56,25 bz
Galiz. Karl Ludwig)	5	80,50bz79,75b
Gotthard Bahn	6	47,75 bz
Kaſchau-Oderberg	5	45,00 bz
Ludwigsh.-Bexbach	4	177,25 G
Lüttich Limburg	4	26,00 G
Mainz-Ludwigshafen	4	99,50 bz
Oberheſſ v St gar	3½	73,00 bz G
Oeſtr. frz Staatsbahn	4	
do Nordweſtbahn	5	218,50 G
do Litt. B.	5	70,50 bz
Reichenb. Pardubitz	4½	51,75 G
Kronpr Rudolfsbahn	5	47,25 bz
Rjaſk Wyas	5	
Rumänier	4	22,00bz21,50b
Ruſſiſche Staatsbahn	5	106,75 bz
Schweizer Unionbahn	4	6,20 G
Schweizer Weſtbahn	4	16,50 bz G
Südöſterr. (Lomb.)	4	
Turnau Prag	4	41,75 bz
Vorarlberger	5	43,00 G
Warſchau Wien	4	193,00 bz G

Eiſenbahn-Stammprioritäten

Altenburg Zeitz	5	103,25 bz
Berlin Dresden	5	71,40 bz
Berlin-Görlitzer	5	83,00 bz G
Berliner Nordbahn	fr.	
Breslau Warſchau	5	26,00 bz
Chemn.-Aue-Adorf	5	19,75 bz
Crefeld-K. Kempen	fr.	
Gera-Plauen	5	23,75 bz B
Halle-Sorau-Guben	5	21,25 bz G
Hannover-Altenbek.	5	34,75 bz B
do. II. Serie	5	
Leipz. Gaſchw.-Ms.	5	74,00 B
Märkiſch Poſen	5	65,50 bz G
Magdeb.-Halberſt. B.	3½	60,25 bz G
do. do C.	5	89,50 bz G
Münſter-Enſchede	5	10,75 bz
Nordhauſen-Erfurt	5	34,00 bz
Oberlauſitzer	5	41,75 bz
Oſtpreuß. Südbahn	5	72,75 bz G
Rechte Oderufer-Bahn	5	108,25 bz
Rheiniſche	4	
Rumäniſche	8	77,00 bz
Saalbahn	5	25,00 bz G
Saal Unſtrutbahn	5	9,00 bz
Tilſit-Inſterburg	5	
Weimar-Geraer	5	24,10 G

Eiſenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Maſtricht	4½	19,50 B
do. do. II.	5	98,00 B
do. do. III.	5	
Berg.-Märkiſche I.	4½	
do. II.	4½	
do. III. v. St. g	3½	84,10 G
do. do. Litt. B.	3½	84,10 G
do. do. Litt. C	3½	77,00 B
do. IV.	4½	98,00 G
do. V.	4½	97,50 B
do. VI.	4½	97,00 G
do. VII.	5	102,40 bz
Aachen-Düſſeldorf I.	4	
do. do. II.	4	
do. do III.	4½	
do. Düſſ.-Elb.-Pr	4	
do. do. II.	4½	
do. Dortmd.-Soeſt	4	
do. do. II	4½	
do Nordb. Fr. W.	5	103,25 bz
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do III.	4½	
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	99,90 bz
do. Litt. B.	4½	99,90 bz
Berlin-Görlitz	5	102,50 B
do. do.	4½	92,25 G
Berlin-Hamburg	4	94,00 G
do. do. II.	4	94,00 G
do. do. III.	5	104,00 G
Berl.-Potsd.-M. A.B	4	
do. do. C.	4	91,00 bz G
do. do. D.	4½	96,00 G
do. do. F	4½	93,00 bz G
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	92,75 bz G
do do. III.	4	92,75 bz G
do. IV. v. St. g.	4½	102,75 bz
do. VI. do.	4	92,75 G
do. VII.	4½	97,75 bz G
Bresl.-Schw.-Freibrg.	4½	95,50 bz
do. do. Litt. G	4½	
do. do. Litt. H.	4½	
do. do. Litt. I.	4	
Cöln-Minden IV.	4	92,60 bz G
do. do. V	4	90,00 bz B
do. do. VI.	4½	96,80 bz
Halle-Sorau-Guben	5	97,00 bz G
do. do. II.	5	96,50 bz G
Hannov.-Altenbek. I	4½	95,50 bz G
do. do. II	4½	95,50 bz G
do. do. III	4½	86,50 bz G
Märkiſch-Poſener	5	102,00 G
Magdeb.-Halberſtadt	4½	97,25 bz
do. do. de 1865	4½	95,75 G
do. do. de 1873	4½	93,00 G
do. Leipzig de 1867	4½	99,20 G
do. do. de 1873	4½	99,20 G
do. Wittenberge	3	73,00 B
do. do.	4½	
Niederſchleſ.-Märk. I.	4	97,20 G
do. II a 62½ thlr	4	95,00 G
do. Obl. I. u. II	4	97,50 G
do. do. III. conv	4	96,25 bz
Nordhauſen-Erfurt I.	5	96,50 B
Oberſchleſiſche A.	4	
Oberſchleſiſche B.	3½	86,00 B
do. C.	4	
do. D.	4	92,70 B
do. E.	3½	85,50 B
do. F.	4½	
do. G.	4½	
do. H.	4½	100,20 bz
do. v. 1869	5	103,75 bz
do. v. 1873	4	91,00 G
Oberſchleſ. v. 1874	4½	98,00 bz
do. Brieg-Neiſſe	4½	
do. Coſ.-Oderb.	4	
do. do.	5	104,25 B
do. Niedſch. Zwgb.	3½	76,40 bz
do. Starg. Poſ.	4	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Oſtpreuß. Südbahn	5	102,00 G
do. Litt. B.	5	
do. Litt. C.	5	101,50 B
Rechte-Oder-Ufer	5	103,60 G
Rheiniſche	4	93,00 G
do. v. St. gar.	3½	
do. von 1858, 60	4½	100,00 bz
do. von 1862, 64	4½	100,00 bz
do. v. 1865	4½	100,00 bz
do. 1869, 71, 73	5	102,00 bz G
do. v. 1874	5	103,20 bz
Rh.-Nahe. v. St. g.	4½	102,40 bz B
do. II. do.	4½	102,40 bz B
Schleſw.-Holſtein	4½	99,80 B
Thüringer I.	4	93,50 G
do. II.	4½	
do. III	4	93,50 G
do. V.	4½	99,50 B
do. VI.	4½	99,50 B

Ausländiſche Prioritäten.

Eliſabeth-Weſtbahn	5	72,00 G
Gal. Karl-Ludwig. I.	5	82,50 bz
do. do. II.	5	79,00 bz G
do. do. III.	5	76,50 bz G
do. do. IV.	5	74,25 G
Lemberg-Czernow. I.	5	64,25 bz G
do. II.	5	65,00 bz G
do. III.	5	56,10 bz
do. IV.	5	52,10 bz
Mähr.-Schleſ. Ctrlb.	fr.	17,60 G
Mainz-Ludwigshafen	5	102,60 bz
do. do	4½	
Oeſterr.-Franz. Stsb.	3	315,00 G
do. Ergänzungsn	3	303,50 G
Oeſterr.-Franz. Stsb.	5	95,90 bz
do. II. Em.	5	96,00 bz
Oeſterr. Nordweſtb.	5	73,25 bz G
Oeſt. Nrdwſtb. Litt. B.	5	58,10 bz G
do. Goldpriorität.	5	
Kronpr. Rud Bahn	5	66,80 bz
do. do. 1869	5	65,00 bz
do. do 1872	5	63,90 bz
Rab-Graz Pr.-A.	4	69,50 bz G
Reichenb. Pardubitz.	5	73,00 bz
Südöſterr. (Lomb.)	3	235,75 bz
do. do neue	3	235,40 bz G
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	101,00 G
do. do. 1877	6	102,00 G
do. do. 1878	6	103,00 G
do. do. Oblig.	5	77,10 bz G
Baltiſche, gar.	5	86,50 B
Breſt-Grajewo	5	74,00 bz
Charkow-Aſow. g.	5	94,50 G
do. in Lſtr. a 20.40	5	
Charkow.-Krementſch.	5	94,50 G
Jelez Orel, gar.	5	94,40 bz G
Jelez Woron., gar.	5	94,00 bz
Koslow.-Woron	5	96,40 B
Koslow.-Woron. Obl.	5	83,50 bz
Kurſk. Chark. gar.	5	94,50 bz G
K. Chark.-Aſ. (Obl.)	5	89,00 G
Kurſk.-Kiew, gar.	5	96,00 B
Loſowo Sewaſt	5	92,00 bz
Mosco-Rjäſan, g.	5	99,00 bz G
Moſk.-Smolensk	5	95,50 bz G
Schuja Jvanowo	5	94,90 bz
Warſchau Tereſp.	5	95,25 B
do kleine	5	95,50 G
Warſchau-Wien II.	5	94,50 B
do. III.	5	90,50 bz
do. IV.	5	87,00 B
Zarskoe-Selo	5	82,00 bz

Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röſtel) in Poſen.